

A PAISAGEM PORTUÁRIA DO RIO ITAJAÍ-AÇU

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA CENTRO TECNOLÓGICO DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO MATHEUS PORFIRIO PORTO ORIENTADORA PROF. KARINE DAUFENBACH

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA CENTRO TECNOLÓGICO DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

A PAISAGEM PORTUÁRIA DO RIO ITAJAÍ-AÇU

ARQ 5692 - TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO ORIENTADORA: PROF. KARINE DAUFENBACH, DRA. ACADÊMICO: MATHEUS PORFIRIO PORTO 17200423

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA CENTRO TECNOLÓGICO DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Matheus Porfirio Porto

A paisagem portuária do rio Itajaí-Açu

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Tecnológico da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo

Orientadora: Profa. Dr. Karine Daufenbach

Florianópolis 2024

Matheus Porfirio Porto

A paisagem portuária do rio Itajaí-Açu

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para a obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo e aprovado em sua forma final pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo.

| Florianópolis, 18 de agosto de 2024 |
|-------------------------------------|
| |
| |
| Coordenador do curso |
| |
| BANCA EXAMINADORA |
| |
| |
| Prof |
| |
| |
| |
| |
| Prof |
| |
| |
| |
| Duof |

AGRADECIMENTOS

A meus pais, por todo o apoio, carinho e acolhimento que recebi ao longo da vida, pelas portas que sempre ficaram abertas quando fosse necessário dar alguns passos para trás. A meu pai, José Renato Porto, que sempre teve em conta minha educação em primeiro lugar. À minha mãe, Rose Dalila Porfirio, que em seu tenro amparo, acolheu-me nos momentos mais difíceis.

Ao Centro de Documentação e Memória Histórica de Itajaí e à Fundação Ginésio Miranda Lins, que me receberam com grande abertura e simpatia para a pesquisa iconográfica do meu trabalho. Oito horas de investigação e mais de dezesseis mil imagens vasculhadas, cá estamos!

Ao grupo de Facebook "Itajaí de Antigamente", cujo esforço coletivo monumental para manter viva a memória da cidade faz emocionar um amante de Itajaí como eu. Espero que um dia seja eu um dos participantes a rememorar a cidade que me constitui.

Ao arquiteto italiano Francesco Careri, que me fez perceber que arquitetura é muito mais do que o desenho sobre o papel. Acima de tudo, é o risco que damos nas atividades prosaicas, do caminhar despreocupado, no olhar atento às banalidades. Além disso, ao perceber que já produzia cartografias afetivas antes mesmo de entrar em contato com o tema. Meus profundos agradecimentos por expandir meu olhar.

Ao professor João Serraglio, que primeiro ouviu minhas ideias sobre este trabalho, e não só me auxiliou nos primeiros passos da pesquisa, como também me emprestou uma bibliografia indispensável para a realização da escrita histórica sobre Itajaí e Navegantes. Um muitíssimo obrigado pelas conversas e pela disponibilidade.

À Mônica e ao Maré Lúcio, que me acompanharam desde o início da escrita e sempre estiveram à disposição para apoiar, sugerir e questionar os caminhos tomados nesta pesquisa. Muitíssimo obrigado pela leitura de todo o trabalho.

Aos queridos amigos Luís Paulo, Ester, Jaime, Laura, Pedro, Bruna, André, Júlia, João, Isadora, Ana Luísa, Maria Eduarda, Gilberto, Truppel, Bianca, Gabriela, Emanuele, Anelise, Marcelo, Kamilly, e a todos que compartilharam esta graduação em Arquitetura e Urbanismo e a universidade comigo. Vocês foram o que tornaram esses anos especiais!

À professora e orientadora, Karine Daufenbach, que me deu a liberdade de divagar e compartilhar meus atravessamentos neste trabalho que é um profundo resultado das minhas subjetividades. Meus sinceros agradecimentos por me acompanhar nesta longa caminhada, por ter acreditado na escrita cartográfica e me dar a confiança e a oportunidade de defender esta paisagem particular que compartilho agora com a academia.

Por último, mas não menos importante, à Universidade Federal de Santa Catarina. Nesses últimos sete anos, conheci pessoas que hoje me são indispensáveis, e tive a oportunidade de estudar em uma das melhores universidades públicas do país, que me proporcionou múltiplas experiências transformadoras. Sou arquiteto-urbanista-escritor única e exclusivamente porque subi no ombro de gigantes que me precederam.



SUMÁRIO

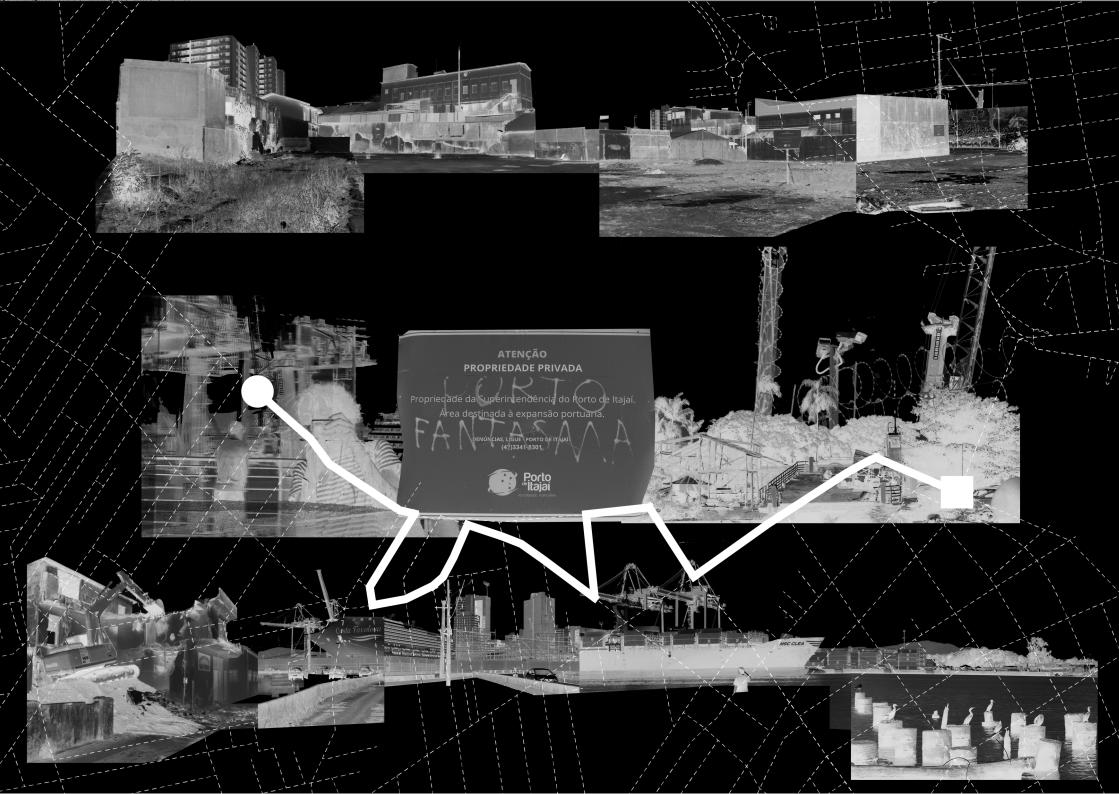
| 7 | A PRIMEIRA DERIVA |
|----------|--|
| I | UMA CRÔNICA PORTUÁRIA |
| 1 | A PROPOSIÇÃO DO PERCURSO |
| 5 | SOBRE ACORDAR E SAIR DE CASA LOGO CEDO |
| 5 | DELIRIUM AMBULATORIUM |
| 3 | A DERIVA COM FRANCESCO CARERI |
| 9 | ARQUITETURA E A CONSTRUÇÃO SIMBÓLICA DA PAISAGEM |
| 9 | A MONTANTE |
| 3 | TRAIÇOEIRA LÍGUA DE AREIA |
| 3 | A PRIMEIRA PAISAGEM DO ITAJAÍ-AÇU |
| 09 | MORRO DO ATALAIA, GUIAS-CORRENTES, REDESENHO DO RIO |
| 23 | A IMAGEM DA CIDADE |
| 37 | A INDÚSTRIA DA PESCA NA CRISE DA MADEIRA |
| 47 | ESBARRANDO SEM QUERER Em um PASSADO PRETERIDO |
| 57 | O PONTO FUNDACIONAL DO MUNICÍPIO |
| 71 | AS PRIMEIRAS TRANSFORMAÇÕES DO ITAJAÍ-AÇU |
| 85 | UMA IMAGEM DESENHADA |
| 205 | PONTO DE RUPTURA |
| 09 | PILHAS DE MADEIRA, O MAIOR PORTO MADEIREIRO DO BRASIL |
| 21 | PRINCÍPIO DE SEPARAÇÃO |
| 39 | FAGOCITOSE |
| 53 | OUTRORA PILHAS DE MADEIRA, AGORA PILHAS DE CONTÊINER |
| 67 | A CIDADE GENÉRICA |
| 77 93 | CAMINHANDO PELA CONSEQUÊNCIA DO GENÉRICO, O MEIO-LUGAF O RESTO DA PRIMEIRA PAISAGEM DO ITAJAÍ-AÇU |
| 11 | A JUSANTE |
| 15 | A OUTRA MARGEM DO RIO |
| 23 | A PAISAGEM SE TRANSFORMA QUANDO AFASTADA |
| 31 | OS TRADICIONAIS ESTALEIROS, REMINISCÊNCIA |
| 39 | OBSOLESCÊNCIA DOS TRANSPORTES, ASCENSÃO DAS RODOVIAS |
| 43 | MÁQUINAS NA PAISAGEM, O QUE RESTA DO SENTIMENTO |
| 57 | DE VOLTA PARA CASA |
| 59 | O RIO, A DERIVA, A PAISAGEM E O SENTIMENTO PROPOSITIVO |
| 65 | REFERÊNCIAS |

[...] Entre os que lutam pela vida E os que vivem da morte Apenas, molho meus pés Na água fria do Itajahy-açu.

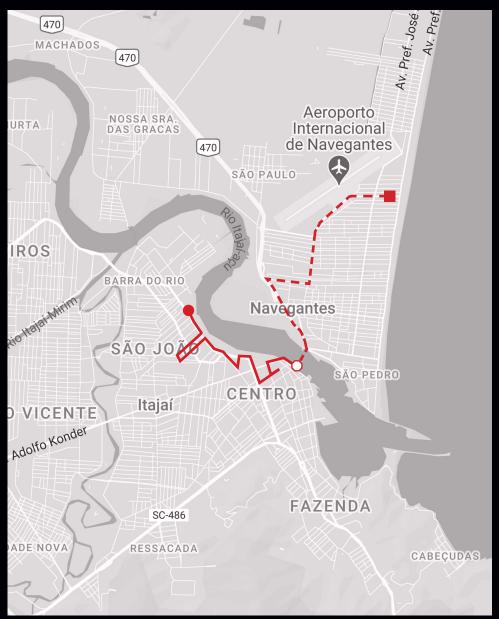
Magru Floriano

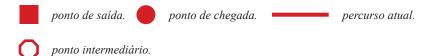
A PRIMEIRA DERIVA

O primeiro contato gera a surpresa da cidade que se achava conhecida.



2. Trajeto do capítulo "A primeira deriva". Fonte: MyMaps, modificado pelo autor, 2024.





Choveu perto das cinco da manhã. Imperturbável, voltei a dormir, ainda que a claridade do dia já estivesse permeando a cortina. Poucas horas mais tarde, era possível entremear o céu com poucas nuvens esparsas. Esse era o estado da foz do Itajaí-Açu na manhã de quinta-feira, vinte e oito de dezembro de 2023, última semana do ano. Às oito horas, o tempo se tornou agradável, mas não posso ser ingênuo, pois pela previsão o dia chegará a trinta e quatro graus *celsius*. Tenho frio na barriga. O rio e suas voltas, mistérios e perigos, uma energia desconhecida que, devido ao afastamento da cidade que nasci e cresci, não tem formas definidas. Muitas vezes, sabe-se o que se teme, mas não agora nesta ocasião. Medo de não encontrar o distanciamento e a profundidade necessários para uma proposição. O medo de não saber o que encontrar é maior do que não encontrar nada. Há muito carrego uma imagem em minha mente que, com o passar do tempo, se torna ainda mais fantasiosa e vazia. É chegada a hora de enfrentá-la, a fim de questionar sua veracidade.

Após levantar da cama e tomar café da manhã, preparei uma mochila com eventuais itens que me fossem necessários para caminhar em um dia quente de verão. Celular e relógio digital devidamente carregados, câmera cyber-shot da Sony, modelo DSC-S700 com novo conjunto de pilhas. Não posso deixar de aproveitar uma carona com meu pai até o ferry-boat. Dentro do Uno Mille, nos encaminhamos para o centro da cidade de Navegantes. Pegamos a rua do aeroporto, muito próximo a nossa casa, viramos na rua do cemitério, tomamos o trecho inicial da BR-470, que tem sua origem no município, até a nova rota de acesso ao ferry-boat, recentemente inaugurada pela prefeitura. A fila de caminhões de carretas vazias se mistura a de carros convencionais, gerando congestionamento na rótula; confusão de veículos.

Ferry-boat. O sol queima meu pescoço se fico na parte da balsa onde não há cobertura. "MSC Clea" ainda está atracado no Porto privado de Navegantes, a Portonave. Nas margens do rio em Itajaí, diretamente na seção do porto público arrendada à iniciativa privada, um cruzeiro de turismo, "Costa Favolosa // Genova". Balsas em sua rotina, pescadores ensimesmados em seus trapiches particulares.

Em Itajaí, um centro pulsante e congestionado onde despontam arranha-céus de diferentes épocas. Em Navegantes, construções baixas, a silhueta da capela da cidade, a prefeitura e as edificações baixas, que estabelecem uma linha homogênea no céu.

Antes da balsa atracar, três homens estavam trabalhando para consertar algo na plataforma metálica usada para a embarcação encaixar e deixar mais seguro o desembarque de veículos e passageiros. Saímos em bando do *ferry-boat*, aglomerados na mesma massa de pessoas com destinos múltiplos na centralidade itajaiense. Em um momento de perda de identidade, somos aqueles que simplesmente chegam, enquanto outros, imediatamente ao lado de nós, esperam para embarcar e serem eles os que saem, ou os que chegam já do outro lado do rio. Relações de identidade se formam nas salas de espera para seus respectivos destinos finais; menos de cinco minutos de travessia e a viagem está terminada.

A maré está relativamente baixa, pois as margens do rio retrocederam a ponto de revelar lixo, pedras revestidas de limo soltas, muitos galhos de árvore, uma areia marrom com cheiro similar a algo em estado de putrefação, além do cais de saneamento, estrutura capaz de manter as margens do Itajaí-Açu estáveis. Saio do *ferry-boat* e me dirijo à direita. Em um trecho não havia guarda-corpo, a calçada era diretamente ligada ao rio. Quando cheia a maré, a água quase alcança o nível do pedestre, mas ali permanece, em uma pequena tensão estabelecida entre a água e a linha desenhada pela cidade, a correção das margens de cem anos atrás. Os barcos de pesca, em seus respectivos trapiches particulares, estavam todos estacionados, alguns portões estavam fechados, apesar da alta temporada, do dia de verão e o desejo de muitos, em uma cidade litorânea com tradição pesqueira, de comer frutos do mar.

Em um dos que estavam abertos, não havia sinais de entrada nem de saída de veículos, apenas dois homens conversavam, sentados em suas cadeiras plásticas. Para acessar a área de pesca e de amarração dos barcos, você caminha, ou dirige dentro de um carro, por cima de um trapiche de madeira com estrutura de concreto no rio até chegar em uma área retangular de mesmo embasamento, porém orientada perpendicularmente ao acesso. O partido de cada trapiche é o mesmo, a forma final em "T", onde a perna está conectada à terra, e o topo da letra está voltado ao rio. Onde há guarda-corpos, a ferrugem já os comeu por completo. Onde não há mais trapiche, fundações de concreto emergem como verdadeiras boias salva-vidas, servindo como ponto de acumulação de pássaros, à espreita de capturarem um peixe.

Esses trapiches pesqueiros se conectam à avenida Paulo Bauer, que por sua vez compreende algumas edificações que são antigas. Uma delas, totalmente rosa, com uma tentativa de mimetizar colunas clássicas, é a edificação da "Itajaí Criativa – residência artística", sede da Tépis Cia. de Teatro. Do outro lado da rua que divide

esse quarteirão, é possível encontrar o Casarão dos Bauer, sobrenome que dá nome à rua. Em estado decadente, carcomido pelo tempo, há tapumes metálicos à sua volta, o que me leva a pensar que esteja passando por um processo de reforma.

No fim da rua, uma pequena praça forma um ponto turístico privilegiado que transforma, por sua proximidade com o porto, a atividade dos navios e dos guindastes em paisagem para observação e contemplação. A terra e seu prolongamento, o trapiche que sobrepõe a água, são o promontório ideal dos componentes do rio e do panorama que se revela neste espaço para que a infraestrutura portuária apresente sua escala verdadeiramente colossal. A pequena praça faz fronteira com o porto de Itajaí, notável pela dura parede de concreto pré-fabricado, o arame farpado e, ao fundo, dois portêineres, guindaestes usados para carregar e descarregar contêineres de navios, que tão próximos ao pedestre, fazem doer o pescoço quando se olha para cima.

Além da praça, um trapiche hermético onde suas paredes, até mesmo na pequena ponte de acesso à área dos barcos e pescados, eram fechadas com um tapume similar ao da reforma do Casarão Bauer. Decidi me aventurar, como quem não quer muita coisa, ou melhor, quem gostaria de adentrar o local para comprar algum dos frutos do mar oferecidos, como diz na placa, "Temos peixe, camarões, siri", escrita à mão e apoiada displicentemente em um barril metálico vermelho. Atravessei o trapiche-ponte para chegar no trapiche-atracadouro-espaço-de-trabalho-espaço-de-vendas, onde perguntei ao primeiro que vi:

- Tá quanto o camarão?
- Não é comigo, é com ele, e apontou com a cabeça para um homem que saía de uma sala que penso ser o escritório da pescaria. Repeti a pergunta.
- Temos esses aqui, um é setenta o quilo, o outro a oitenta, já sem casca, e temos esse maiorzinho aqui, disse enquanto destapava caixas térmicas cheias de camarões bonitos mergulhados no gelo.
- Tão fresquinhos? Pescados hoje de manhã? Ele assentiu. Fiz que estava apenas dando uma olhada nos produtos, nos preços, que não compraria hoje. A simpatia foi se dissolvendo enquanto que a conversa já se dirigia para os obrigados, volte sempre. Decidi arriscar:
- Vocês estão há quanto tempo aqui nesse ponto?
- Uns duzentos anos, é de família o negócio, disse ele, que se apresentou como Silvano. Os outros dois que estavam presentes não se manifestaram em relação à pergunta. Pescadores de cara fechada, cuja história marca presença há, pelo menos, dois séculos. Não saberia confirmar a veracidade desse comentário, tampouco desacreditaria que não houvesse pescadores, sendo ou não sendo de sua família, há duzentos anos às margens do Itajaí-Açu. Uma direta relação com o rio que ainda se sustenta.

Saindo da peixaria, voltei à praça, onde se tem o início do muro que divide o porto de Itajaí e o centro da cidade. Ao longo dessas paredes, o rio como parte integrante à cidade cessa e o percurso se transforma em uma investigação de fronteiras de um outro território, onde é possível notar uma certa tensão que paira no ar. Não sei se foi o calor extenuante de fins de dezembro, se era a falta de sombra ou pessoas, de atividades, ou o contraste entre o porto e os fundos de novos arranha-céus do centro de Itajaí, verdadeiras torres polidas, inteiramente revestidas de vidro que reflete o profundo azul do céu. Quem anda por aqui é confrontado com superfícies impenetráveis, pequenas casas sendo demolidas, um colégio fechado para férias.

Desviei minha rota e fui até o *shopping*. Fui até o quarto andar, onde fica o *foyer* do cinema, bem como um posto de emissão de passaportes do setor estrangeiro da Polícia Federal. Havia ali pessoas esperando não para desfrutar de um filme em cartaz, e sim para retirada de seus documentos, passageiros que estavam no navio que compunha o panorama de fundo. No mirante deste andar não se nota a rua abaixo, pouco interessante em comparação com a vista aérea do interior do porto, que se revela vazio, um grandioso pátio de concreto armado e asfalto, sem apresentar movimentação de carga alguma. É possível ver galpões, maquinário estacionado sem uso, andaimes de armazenagem de contêineres vazios, guarda-corpos, e nada mais, exoesqueletos sem seu preenchimento.

As paredes do porto observadas desta distância se tornam mais insólitas e desproporcionais, estabelecem a segurança no território do vazio. Poderia dizer que é um ponto turístico interessante? Afinal, há muita curiosidade da minha parte e das pessoas que ali estavam de saber o que se desenrola por detrás das paredes, o que fazem essas colossais máquinas; se há um mirante apontado para esta direção específica, posso dizer que há um desejo comum entre as pessoas em descobrir como a máquina funciona.

Essa curiosidade pelas duras paredes e a separação da cidade vieram à tona quando, no início do ano de 2023, participei de um curso online sobre o arquiteto holandês Rem Koolhaas, ministrado por Gabriel Kogan, arquiteto e professor na Escola da Cidade em São Paulo. Foram quatro encontros virtuais sobre a obra teórica e prática de Koolhaas, onde se buscou construir uma visão crítica sobre a obra do arquiteto a partir de interpretação detalhada de edificios e textos teóricos.

Logo na primeira aula, uma das temáticas abordadas foi o muro de Berlim como elemento arquitetônico. Em um período da década de 1970 onde o pensamento moderno dos grandes mestres foi questionado por parte de seus pupilos, Koolhaas coloca em evidência a potência que o desenho da arquitetura pode tomar; ao invés da técnica resolver os problemas sociais do pós-segunda guerra mundial, foi possível observar um outro lado das possibilidades da arquitetura, a violência e

a ruptura. O arquiteto holandês comenta que o muro foi um claro exemplo do poder que a arquitetura exerce e suas possíveis consequências não tão agradáveis.

Ao sair do *shopping*, volto ao ambiente desagradável por onde caminhava anteriormente; aproximo-me novamente da parede, composta por três placas de concreto pré-fabricado de um metro e oitenta de largura, o comprimento não me dispus a medir. São, ao todo, cinco metros e quarenta de guarnição, além dos dutos elétricos expostos que passam por cima, e o vistoso arame farpado. Das paredes despontam marcas de vazamento marrom alaranjado, como ferrugem, que brota dali como água que rompe uma pedra. O aço da estrutura se derrama e cria, ao longo do muro, múltiplos pontos de extravasão. Câmeras aqui e acolá, em todos os lugares, marcando cada possibilidade de invasão.

Meu caminho é o contorno das paredes do porto, aquilo que se firma como fronteira entre aqui e ali, que me proporciona uma nesga de sombra que seja. À frente do que chamam de "Gate 1", atravessei a rua, em direção ao antigo Restaurante do Porto. Uma enorme máquina de café está a todo vapor, será que para manter quantos acordados? "É muito movimento do porto", disse a atendente. Trabalha aqui há quatro semanas, o lugar está com novos donos, ainda se adaptando. Deu a entender que este estabelecimento existe há muito tempo. Em relação ao volume de pessoas que aqui vem para consumir, disse "as vezes têm que fazer uma nova jarra de café", com um sorriso no rosto.

Onze e vinte, começou o movimento. Trabalhadores chegam em grupos, macacões na cintura, amarrados pelos braços da vestimenta. Apagam seus cigarros no cinzeiro posto em cima do guarda-corpo de madeira da varanda do restaurante e já entram querendo descobrir qual será o cardápio do dia, para então se dividirem em mesas de seus respectivos grupos de três a quatro pessoas. Sinto-me deslocado. Um homem senta ao meu lado nessa espécie de balcão americano, uma parte do restaurante para refeições caso você esteja ou prefira estar sozinho, e se aventura em ler uma portaria do porto que me parece ser importante.

Saio do restaurante e sigo meu percurso pela rua Henrique Douat até a rua Tijucas. Nenhum interesse jaz em uma rua sem fachada. Possível passagem de carros, nenhum pedestre à vista. Resiste aqui uma casa *art dèco*, única residência na pequena rua conectora. As outras atividades se restringem única e exclusivamente a estacionamento. Uma rua que não te deixa querer entrar, pede para seguir o passo, seu lugar não é aqui. Aos fundos da fábrica de ração Supra, uma chaminé joga no ar uma fumaça branca de cheiro doce e acre insuportável. Ficar neste pedaço de terreno vazio, que outrora fora uma petshop e alguns galpões, me gerou uma sensação estranha. Em uma das paredes, uma pichação escrita "porto fantasma". Será que faz parte das inúmeras desapropriações necessárias à expansão do pátio de contêineres do porto? Novamente, registro em minha vida uma transformação do porto de Ita-

25

jaí, que há mais de sete anos estuda sua expansão por conta do espaço limitado para armazenamento de contêineres. A cidade se transforma e é consumida pelo porto.

Então, lembro da passagem em que Rem Koolhaas, ao confrontar-se com o muro de Berlim, percorre toda a longa extensão de cento e sessenta e cinco quilômetros e faz registros fotográficos, além de escrever de forma similar a um roteiro de cinema, sua anterior formação à arquitetura, com o intuito de capturar a essência de um elemento que, por vezes, pode ser considerado simples, e no entanto, gera diferentes sentimentos, atravessamentos, rotinas e permeabilidades. Como pontua, "o muro não é estável; e não é uma entidade única, como pensei. É mais uma situação, uma evolução permanente, em câmera lenta, por vezes abrupta e claramente planejada, por vezes improvisada". Sua brutal relação de violência e separação para encerrar uma parcela da Berlim que se diz "livre" é a força da arquitetura que rompe com o discurso salvador e a coloca imersa na realidade daqueles que convivem com este potente objeto.

Atravesso a rua, deparo-me com uma casa às avessas, sem esquadrias, em estado de calamidade por conta da bagunça e do espírito de abandono. Sujeira, móveis quebrados, lixo, apenas restos. Uma casa, também, fantasma. Ao lado, entrei em uma espécie de loja-depósito, abarrotada de coisas e móveis dos quais não soube discernir se estavam à venda. Quando dei um passo avante ao rapaz que estava atendendo, aos fundos, notei uuma mulher sentada em um sofá levemente puído à esquerda. "Aqui tudo vai virar área portuária, as paredes do porto vão passar ali na frente", e apontou para a entrada da loja. "A gente morava na casa aqui do lado, tivemos que sair. O dono teve que vender, e como éramos inquilinos, nos mudamos", disse o menino, que por seu comentário pode me elucidar sobre a estranheza de tantos móveis nessa loja que não vendia móveis.

Quase nenhuma pessoa caminha ao lado do muro. Dois enormes terrenos, um deles murado em seu perímetro, onde desde minha infância nunca soube o que acontecia dentro de seus limites, talvez muitos caminhões, um pátio de armazenamento, não sei dizer ao certo, e seu prédio abandonado no lado que faceia o porto. Tudo abaixo. Na esquina, o bar do Duda, abaixo, vazio. No centro, entre alguns escombros, uma placa diz "Atenção // Propriedade Privada // Propriedade da Superintendência do Porto de Itajaí. Área destinada à expansão portuária". O novo porto passará aqui, e teoricamente já passa, pois suas propriedades estão se expandindo e são uma realidade em relação à posse, parte da burocracia que culminará na transformação da paisagem da cidade, e cobrará seu quinhão. Se antes, desconhecido, hoje, desprovido de limites.

Nesse sentido, apesar da aparente simplicidade de um muro, foi mergu-

lhando nas condições do cotidiano de Berlim que Rem Koolhaas percebe a complexidade desse elemento que separa duas potências mundiais, duas ideologias que tensionaram o mundo até a década de 1990, e que ainda reverberam na contemporaneidade. Nos meandros da banalidade, é possível divisar pequenas nuances que, paradoxalmente, nutrem o sentimento de beleza pelo elemento duro e asséptico. Koolhaas pontua que

"o muro era de uma beleza de partir o coração. Talvez depois das ruínas de Pompéia, Herculano e do Fórum Romano, fosse o remanescente mais puramente belo de uma condição urbana, de tirar o fôlego em sua duplicidade persistente. O mesmo fenômeno ofereceu, ao longo de 165 quilômetros de extensão, significados, espetáculos, interpretações, realidades radicalmente diferentes. Era impossível imaginar outro artefato recente com a mesma potência significante"².

Uma ruína que não se formou com o tempo, mas que se constrói a cada dia, assim, arruinando-se cotidianamente.

São dois vazios que coexistem, um dentro dos muros e outro fora, de forma que parte da cidade passa por um processo de transição, qualificando estes espaços como liminares, entre o passado e o futuro da cidade, e sua gestão portuária. Pensando na separação proporcionada pelo muro de Berlim e na aula de Rem Koolha-as ministrada por Gabriel Kogan, fiz uma comparação quase que inevitável com as paredes portuárias de Itajaí. Nasci e cresci até meus dezessete anos na cidade, portanto, penso que tive um longo contato com sua dinâmica cotidiana e estou familiarizado com suas múltiplas regiões. Cruzar o centro da cidade diariamente e confrontar aqueles enormes guindastes, as pilhas de contêineres, os trabalhadores uniformizados indo e vindo, as longas filas de caminhões esperando para entrar no porto e gerando trânsito nos horários de pico; tudo isso era normal. Precisei passar os anos da graduação em arquitetura afastado para, nos momentos de retorno, lembrar da cidade natal com outros olhos. Atravessar o rio de Navegantes à Itajaí para encontrar minha tia, hoje falecida, fez-me perceber que aquele panorama, aquele contexto, além de normal, era especial.

Comecei a olhar com carinho e, ao mesmo tempo, com dúvidas. O que sustentava todo aquele espetáculo tecnológico, de maquinários desproporcionais que rasgam a paisagem da cidade e permanecem no imaginário coletivo? Presumo que não seja somente comigo que essa imagem apareça na mente, como quem olha para o sol por algum tempo e fica com a luz marcada na visão. Quando o muro de Berlim apareceu na tela da aula remota, a imagem que ficou gravada na mente era a dos muros do porto de Itajaí que, como no contexto alemão, possuíam uma dina-

¹ KOOLHAAS, Rem. Field Trip: A(A) Memoir (First and Last...). In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. S, M, L, XL. Nova York: The Monacelli Press, 1995. p. 219.

² KOOLHAAS, *op. cit.*, p. 222

micidade de formas, não foram para sempre assim; lembro-me da minha infância quando eu e meu pai fomos a uma concessionária de carros Chevrolet que ficava às margens do rio, ao lado do porto. Hoje já não existe mais, pois a infraestrutura portuária precisou expandir no centro de uma cidade há mais de cem anos consolidada.

Com base nas transformações e na imagem como que serigrafada na minha memória, inspirei-me em Rem Koolhaas e quis voltar para Itajaí e Navegantes e propor um (re)encontro com a região, onde olharia o porto de Itajaí com o olhar de um estudante de arquitetura que analisa uma obra consagrada na história, desta vez, a do próprio município. Um olhar sensível a um objeto que, à primeira vista, escapa toda e qualquer sensibilidade, graças à sua dureza e aridez. Propus, então, de caminhar e registrar aquilo que me saltasse aos olhos, ainda que não soubesse o que encontrar, apesar de saber que poderia encontrar algo.

A rua se tornou um ambiente inóspito sem sombra, não podia permanecer mais ali, perto das paredes, da entrada de contêineres, da rua que divide espaço com caminhões quando o porto está funcionando normalmente, porém agora sem ninguém, o asfalto treme com o calor, a aridez toma conta. Após almoçar, encontrei refúgio na biblioteca municipal de Itajaí. Parei e li um pouco os jornais que estavam em cima de uma mesa na recepção, em uma área de descanso com poltronas e pufes. Na manchete, mais um capítulo na longa história do atual vazio do porto de Itajaí, que se arrasta desde janeiro de 2023. Quando o porto público deixa de ter sua gestão por um órgão federal de portos do governo e passa a ser administrado pelo município, por conta dos extensos gastos e necessidade de constantes investimentos para melhorias e adequações da infraestrutura à demanda global, fez-se necessário que parte do porto fosse arrendado à iniciativa privada, que entraria com investimentos para a realização dessas melhorias.

Entretanto, ao fim de 2022, este contrato cessa e há o fim do arrendamento, que traz ao porto de Itajaí um cenário peculiar: a ausência de cargas conteinerizadas em um dos cinco maiores portos do país. Enquanto que à Portonave, porto privado de Navegantes, não faltam navios, o porto de Itajaí segue vazio, esperando pelos próximos passos, por tomadas de decisões, por discussões de interesse e o renascimento da proposta de privatização de um espaço que pertence à cidade de Itajaí.

Eram duas horas da tarde, quando resolvi largar o jornal em cima da mesa para continuar a caminhada. No final da rua Irineu Bornhausen, mais terrenos vazios. Em uma travessa, a sombra do sol já começava a aumentar, o que me era muito agradável, pois agora eu tinha por onde caminhar sem me queimar. No meio da rua, um outro terreno demolido e vazio, e novamente a placa. Neste ponto da cidade, muito diferente de um centro movimentado, com pessoas interagindo ao redor com o espaço, seja em uma praça, às margens do rio, nos trapiches, ou simplesmente tirando fotografias da paisagem portuária, aqui o cenário era o completo

oposto.

Um calor extenuante no território do vazio, com uma aridez desalentadora de tarde de quinta-feira de verão onde a impermanência diz mais do que qualquer outra coisa. Um casal de idosos colocou um par de cadeiras na rua, à sombra, para passar o tempo. Quando cruzei com eles e dei boa tarde, fui respondido de má vontade. Entendi que não seria agradável perguntar sobre as demolições. Imagino que apenas esperam seu destino cruel de remoção e despejo, isso se não estão tentando postergar ao máximo tal trâmite. Não os julgo, pois deve ser dolorido ter que sair da própria casa por decisão de outros. O antigo "Posto do Leão", de um querido amigo de meu pai, posto abaixo, não sobrou nada que pudesse contar história. Ao lado dele, um pátio de cargas também vazio, porém, como faz parte do porto, ainda apresenta suas vistosas paredes de concreto de pé, e uma segurança gentil o suficiente para me doar uma caneta, pois havia perdido a minha.

O vento levanta poeira dos pátios abandonados, chão de terra batida com escombros de paredes rompidas, vidro estilhaçado no chão. Um grupo de quero-queros está à espreita de algo, não saberia dizer o que, pois ali nada havia. Uma região-ruído, o que sobrou em uma zona de guerra. Caminho pela indeterminação de um *aftermath*³ que ainda vai demorar para se realizar.

Adiante, fui um pouco mais afortunado em ver uma reentrância que levava a um estaleiro, ou seja, um ponto de interesse. Como o portão estava aberto, dispus-me a entrar sem rodeios, para encontrar o galpão de madeira, com piso de tijolos maciços, repleto de equipamentos sobre a cobertura de madeira treliçada, vazio. Vi a porta do escritório fechada, porém com o ar-condicionado ligado, e bati duas vezes, para entrar após ouvir um "entre!" bastante incisivo, aos gritos. Conheci a figura de Roberto Abílio Souza, filho de Abílio Souza, a quem o estaleiro tinha esse nome. Trabalha ali há cinco décadas, desde seus dezesseis anos. O pai estabeleceu o lugar por volta de 1965, quando perguntei:

- Então, esse estaleiro foi fundado em uma época onde o porto já era aqui do lado.
- O porto sempre foi aqui, há mais de cem anos que ele é aqui, respondeu-me um tanto grosso e impaciente. Desarmado de perguntas, pois não só não as havia preparado com antecedência como a indisponibilidade de tempo de Roberto, que havia dito no início da conversa que estava de saída, perguntei se, pelo menos, podia tirar umas fotos do lugar, do rio. Assentiu com a cabeça, e de imediato se voltou à papelada que estava mexendo antes da minha entrada.

O terreno possuía sua organização, a qual me tomaria demasiado tempo perguntando, ouvindo e investigando para entender. Em um olhar desafetado, era pura bagunça, mas creio que haja sentido em sua respectiva disposição. Ao final,

³ Consequência, resultado. O período que se segue a um evento ou acidente desagradável e os efeitos que ele causa.

onde era possível encontrar embarcações de pesca "estacionadas" em terra para manutenção, avistei um pequeno trapiche de madeira, onde pai e filho pescavam no rio. Esse era o trapiche dos Abílio. Pude ver, muito ao fundo, o MSC Clea sendo rebocado da margem esquerda do rio, Navegantes, por embarcações menores.

O pai era soldador, mergulhador, autônomo que faz "bicos" pela margem direita do rio. Não estava muito aberto para conversa, enquanto que seu pequeno desatou a falar comigo sobre a cor da água do rio, como na margem era mais amarelada, enquanto que mais próximo ao leito, a cor era mais adequada, melhor para peixe. Entretanto, não pegaram nenhum até agora, estava difícil. Pode ser o vento, a cor do rio, não se sabe, falou o pai. A criança, afastada do pai, veio pegar alguma coisa na caixa de equipamentos de pesca, uma isca, um anzol, não reparei, e não pude perder a oportunidade de perguntar:

– Você acha o rio bonito?

Sem saber muito o que responder, falou:

- Ah... acho sim, mas não aqui, que tem muita sujeira, e apontou para a rampa de descida das embarcações ao rio. Ali no meio a água é mais limpa, é mais bonito, com certeza.
- − E a paisagem, você acha bonita?
- Sim. Essa era a resposta, e teria terminado a conversa comigo assim, se eu não houvesse feito a réplica:
- Por quê?
- Não sei... tem os contêineres coloridos, o verde da vegetação... E o menino foi embora sem falar mais nada, sem se despedir. No momento que disse isso, apenas descreveu o cenário de fundo do rio, sua margem esquerda, o outro lado, onde havia a Portonave, com sua cidade de contêineres empilhados na vasta retroárea, cuja altura era tamanha que rompia com a linha limite de árvores às margens do rio.

Após essa primeira caminhada, senti que precisava ruminar mais sobre o ocorrido e olhar essa paisagem de outra maneira. Não obstante poucos quilômetros percorridos, fui capaz de vislumbrar, no caminhar descompromissado, uma série de dinâmicas nas fronteiras do porto: a brutal ruptura do centro da cidade com o rio, uma cidade pulsante às margens de um espaço voltado às atividades do globo, a transformação da paisagem urbana em função do porto, as demolições e a aridez com que a longa mudança sustenta no cotidiano da cidade. Era hora de revisitar as leituras realizadas e propor não uma nova maneira de contar essa história com toques de crônica, e sim uma maneira mais aprofundada daquilo que já havia sido feito.

Concomitantemente a essa primeira caminhada, que funcionou como mecanismo de aproximação à cidade da minha infância e à paisagem portuária, realizei a leitura de um monumental livro sobre as relações geopolíticas entre a Rússia e seus catorze países fronteiriços. Escrito pela antropóloga e jornalista norueguesa Erika Fatland, o livro "A fronteira: uma viagem em torno da Rússia" narra uma longa e extenuante viagem de mais de oito meses pela maior fronteira do planeta, que ao todo somam 60.932 quilômetros, dos quais dois terços são voltados para o mar ártico e um terço em terra. A inspiração dessa viagem surgiu em um sonho, no qual a autora percorria uma imaginária linha vermelha e arqueada, que era a fronteira russa. Ao acordar, tinha a ideia de seu próximo livro, em que percorreria desde a Coreia do Norte até a Noruega, passando por China, Mongólia, Cazaquistão, Azerbaijão, Geórgia, Ucrânia, Belarus, Lituânia, Polônia, Letônia, Estônia, Finlândia, em busca de responder uma simples pergunta: "o que significa ter o maior país do mundo como vizinho?"⁴.

Segundo Fatland, "ao longo da história, a fronteira russa tem sido uma fronteira ativa, para dizer o mínimo. Ela se moveu aqui e ali, engolindo vizinho após vizinho, e às vezes regurgitando-os novamente". A fronteira, esta linha política que demarca um país e o separa de outro, é algo estritamente abstrato e imaginário e, por vezes, sinto que a consideramos como algo consolidado. É algo que nos escapa o questionamento, é um duro e silencioso aceitar com a qual todos concordamos, ainda que inventado, quase que naturalmente aceita. "A fronteira podia ser uma abstração, uma convenção que não existia materialmente, mas era uma realidade absoluta e incontornável". Nessa paradoxal realidade inventada e inegável, Fatland escreve que as fronteiras "costumam ser bastante palpáveis, vigiadas por câmeras, guarnecidas por cercas, terras de ninguém e zonas-tampão nas quais é estritamente proibido permanecer". A partir de um desenho abstrato que limita uma identidade em relação ao outro, as fronteiras costumam se materializar de forma dura para consolidar essa separação vista como necessária.

Novamente, não consegui escapar da imagem que me marca, na qual a caminhada me fez perceber que os limites portuários, assim como as fronteiras geopolíticas, não são consolidados e imutáveis; tanto que, prova disso é a transformação da região portuária itajaiense contemporânea a este trabalho. No entanto, mais do que compreender as razões dessa mudança, é necessário buscar a fundo as profundas relações que o porto estabelece com Itajaí e a foz do rio Itajaí-Açu.

A longa narrativa de Erika Fatland une pesquisa histórica e política com sua jornada pela fronteira russa entre os anos de 2015 a 2017. Cada caminho percorrido, seja a pé, de carro, de trem, de avião, é registrado detalhadamente em um diário de campo, e para cada trecho da fronteira há uma correlação entre seu diário

⁴ FATLAND, Erika. A fronteira: uma viagem em torno da rússia. Belo Horizonte: Âyiné, 2023. p. 35.

⁵ Ibid., p. 11.

⁶ Ibid., p. 56.

⁷ Ibid., p. 56.

e os fatos históricos que ali ocorreram, como se cada passo contivesse um grande evento na história das nações euro-asiáticas. Inspirado em sua metodologia, compreendo a monumental tarefa que me aguarda: analisar a paisagem portuária do rio Itajaí-Açu.

Em primeiro lugar, essa análise busca abordar desde as primeiras povoações da foz do Itajaí, que, embora remontem ao século XVII, só ganharam significativa importância a partir do século XIX, até o século XXI, mais especificamente no ano de 2024, quando finalizada a escrita. A atividade comercial do porto teve fundamental importância para a criação da cidade de Itajaí, e posteriormente, Navegantes, além de impulsionar o desenvolvimento do Vale do Itajaí. Não obstante uma história recente, a instalação definitiva da atividade portuária na foz do rio a transforma em um ponto nodal de grande importância às regiões nela conectadas.

O crescimento econômico da região levou diferentes políticos a reconhecerem a necessidade de melhorias da infraestrutura portuária e de modificações na paisagem, devido ao rápido esgotamento das capacidades naturais da foz de se manterem em consonância com a tecnologia náutica, que está em constante evolução no mundo. Desde sua gênese, o porto influencia, cria e transforma a cidade, estabelecendo diferentes relações com o município ao longo dos ciclos econômicos. Essas relações variaram de um cais vivo e pulsante conectado ao centro de Itajaí, até a formação das rígidas fronteiras de separação vistas na contemporaneidade, que restringe o acesso às pessoas autorizadas e restringe o espaço a uma área de armazenamento para milhares de contêineres.

Contudo, antes de mergulharmos nesta profunda investigação da paisagem portuária, é importante situar melhor o leitor, explicando quais os portos mencionados nesta pesquisa e suas respectivas localizações, além do método que pesquisa. Para começar, os portos às margens do rio fazem parte do Complexo Portuário do Itajaí, nome dado à organização do Porto Público de Itajaí e outros portos privados, que está localizado no rio Itajaí-Açu, no centro-norte de Santa Catarina, aproximadamente a cem quilômetros a norte de Florianópolis. Ele pertence à bacia hidrográfica do rio Itajaí, que possui uma área de cerca de 15 mil quilômetros quadrados, o que corresponde a 16,15% do território do estados.

O maior curso d'água da bacia é o rio Itajaí-Açu, fonte das caudalosas águas que enfrento nesta travessia escrita. É "formado pela junção dos rios Itajaí do Oeste e Itajaí do Sul, no município de Rio do Sul. Este, apresenta comprimento de 188 km de extensão, ocupando 2.780 km² de área total da bacia"⁹. No entanto,

A PRIMEIRA DERIVA

foco minha análise apenas à parte do rio que compreende sua foz, onde as condições geográficas favoráveis, típicas de estuários¹⁰, propiciaram a ocupação humana e seu desenvolvimento. Estuários como esse oferecem "águas abrigadas margeadas por extensas planícies costeiras, [em cidades como,] por exemplo, Rio de Janeiro, Santos, Belém, etc"¹¹. Este rio e seu estuário, que se estende por 70 km até a cidade de Blumenau, têm grande importância econômica regional, pois abrigam o porto de Itajaí e outros terminais portuários privados, além de um grande número de indústrias voltadas a pesca, tornando esta região a de maior desembarque pesqueiro no país¹².

Dessa forma, como o foco deste trabalho está no estuário do rio, a pesquisa abrange as cidades de Itajaí e Navegantes, mais especificamente, desde a embocadura do rio, nos molhes da barra de ambas os municípios, até a confluência dos rios Itajaí-Mirim e Itajaí-Açu. Proponho este recorte de estudos pois acredito que, para escrever sobre o rio, devo primeiro me aproximar dele; sem me inserir nesse espaço, correria o risco de elaborar uma análise superficial, ao deixar de lado as dinâmicas mais importantes que se desenrolam no dia a dia da cidade. Embora esse trecho não seja pequeno em extensão, ele é consideravelmente menor que sua parcela até onde a atividade portuária se estende, mas, ainda assim, permitirá uma profunda compreensão da paisagem portuária das cidades de Itajaí e Navegantes.

A razão do recorte de estudos fica clara quando explico o por que considero necessário caminhar para compreender a paisagem. Neste trabalho, o simples ato de andar a pé tornou-se uma ferramenta fundamental para construir a pesquisa e analisar os lugares por onde passei. Baseado-me nos escritos de Guy Debord e de seus colegas autointitulados "situacionistas", a caminhada assume outro nome, a *deriva*, cujo conceito "[...] está ligado indissoluvelmente ao reconhecimento de efeitos da natureza psicogeográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico-construtivo, o que se opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio"¹³. Segundo Debord, a psicografia propõe o estudo do meio geográfico, de natureza objetiva, "em função de sua influência direta sobre o comportamento afetivo dos indivíduos"¹⁴. Portanto, através dessa ferramenta lúdica, busco experimentar o comportamento das cidades; escolhi a caminhada como ferramenta estética por sua capacidade de aproximação a um organismo com suas dinâmicas cotidianas,

⁸ VIEIRA, Isabel Cristina Bohn. Mapeamento da área de preservação permanente na margem norte do rio Itajaí-Açu em área urbana consolidada. Metodologias e Aprendizado , [S. l.], v. 1, p. 26-29, 2019. p. 26.

⁹ Ibid., p. 27.

^{10 &}quot;Estuários são corpos de águas restritos onde ocorre a diluição mensurável da água marinha pela água doce proveniente da drenagem continental, tendo uma livre conexão com o mar aberto". A foz do Itajaí-Açu é um estuário, onde apenas um rio deságua no mar. SCHETTINI, Carlos A. F.. Caracterização Física do Estuário do Rio Itajaí-açu, SC. Revista Brasileira de Recursos Hídricos, [S.L.], v. 7, n. 1, p. 123-142, ago, 2002. FapUNIFESP (SciELO). http://dx.doi.org/10.21168/rbrh.v7n1.p123-142. 11 Ibid., p. 123.

¹² Ibid..

¹³ DEBORD, Guy. Teoria da deriva. Revista Internacional Situacionista, v. 2. dez. 1958. p. 2. 14 Idem. Internacional Situacionista: Deriva, Psicogeografia e Urbanismo Unitário. [s.l.] Editora Deriva, 1959. p. 35-36.

próprias da escala do corpo no ato de caminhar.

Para concretizar esta experimentação, Debord e os situacionistas elaboram que a deriva é "[...] a prática de uma confusão passional pela rápida mudança de ambiente, e ao mesmo tempo um meio de estudo da psicogeografia e da psicologia situacionista"¹⁵. Ao experimentar essa rápida transição, não apenas de lugares, mas de ambientes, o que os espaços produzem com seus afetos e afetações, busca-se "construir situações, ou seja, ambientes coletivos, um conjunto de impressões que determinam a qualidade de um momento"¹⁶. Justamente essas impressões, marcas subjetivas oriundas de âmagos particulares, ou, como Debord pontua, as "distintas atmosferas psíquicas"¹⁷ da cidade, são características frequentemente ignoradas na avaliação de um lugar. Quando o produto imanente do ser humano é subtraído da análise, ocorre o afastamento do sujeito em relação ao espaço em questão.

Assim, cabe à deriva revelar o que a cidade esconde à vista dos olhos, suas diferentes atmosferas cujos limites estão diluídos na experiência banal da cidade, que cria sensações no sujeito que a atravessa.

"As investigações assim destinadas a se levar a cabo sobre a disposição dos elementos do meio urbano, em relação íntima com as sensações que provocam, não querem ser apresentadas senão como hipóteses audazes que convém corrigir constantemente à luz da experiência, através da crítica e da autocrítica" 18.

Ao ampliar o leque de experiências e o sentido da vida, a deriva constrói um conjunto de impressões que determinam a qualidade do momento e que torna a aproximação do corpo à cidade uma ferramenta valiosa para a crítica.

Portanto, a deriva assume grande importância na investigação da paisagem, de forma que oferece à analise sua principal questão: a caminhada chama a atenção para a presença do porto na paisagem e, aliada à pesquisa histórica, descobre-se o seu papel fundamental para a transformação do rio e das cidades às suas margens. Entender que o porto de Itajaí é o denominador comum para as grandes idiossincrasias da foz do rio é o primeiro passo para construção estética da atual paisagem que afeta as cidades de Itajaí e Navegantes. Um elemento da história que transcende seus limites e atua, direta ou indiretamente, na vida de centena de milhares de pessoas.

Entre outros autores que falam sobre o ato de caminhar, encontrei justificativas para método analítico no *flaneur* de Benjamin¹⁹ e a personagem da paisagem

A PRIMEIRA DERIVA

do ambiente construído; em "Tour of the Monuments of the Passaic"²⁰, onde Robert Smithson produz uma obra de arte através do percurso e da captura de ambientes suburbanos afetados pela indústria; em Hélio Oiticica que, com seu *delirium ambulatorium*²¹, reaproximou-se de sua cidade natal por meio de caminhadas em lugares que achava, até então, conhecidos, descobrindo novas nuances; e, por último, ao caminhar lado a lado com arquiteto italiano Francesco Careri²², cuja experiência da longa deriva me fez perceber Florianópolis com outros olhos, dando clareza ao método que usaria mais tarde neste trabalho. Com base nesses e outros autores que pontuo adiante, desenvolvi meu próprio método de registro da caminhada, que combina diários de campo com fotografia, a fim de produzir uma peculiar narrativa que atravessa o véu da banalidade em vias de capturar alguma coisa, ainda que inominável, palpável.

Os capítulos do texto estão divididos em relação a momentos-chave das caminhadas. Assim como Hélio Oiticica, busquei registrar aquilo que chamo de "componentes da paisagem", ou seja, objetos dispostos no espaço urbano que são importantes pontos arquitetônicos, que marcam seu tempo e sua funcionalidade para com o porto e o município. É nesta relação indissociável entre objetos, onde o significado imanente não se encontra de forma evidente, que encontro o sentimento de "paisagem". Em cada espaço, em cada esquina ou canto da cidade, encontro vestígios de outros tempos, que revelam cidades que coexistem e são invisíveis umas às outras. No entanto, com um toque de sensibilidade, criatividade e abstração, essas cidades são colocadas lado a lado, com o intuito de produzir a paisagem que produzo no meu âmago. Assim, cada capítulo traz à tona essas paisagens particulares, fortemente vinculadas a atmosfera de cada trecho de Itajaí e Navegantes.

Depois deste capítulo introdutório, chamado de "A primeira deriva", onde reencontro a cidade que já me é conhecida e que mostra novas nuances, embarco em uma segunda deriva, desta vez, mais extensa e profunda, que se desenrolará pelo restante do trabalho. O segundo capítulo, "A proposição do percurso", aborda a deriva subsequente; no caminho que faço até à foz do Itajaí-Açu nas margens da cidade de Itajaí, procuro entender o processo que me levou a caminhar e a importância da colocação do corpo no espaço, tornando-o uma importante ferramenta quanto à aproximação de escalas; a atmosfera desse percurso é a de um caminho preparatório ao que vem pela frente.

Quando chego nos molhes da barra de Itajaí e dou meia-volta, começa o

¹⁵ DEBORD, op. cit., p. 55.

¹⁶ Ibid., p. 56

¹⁷ Ibid., p. 41.

¹⁸ Ibid., p. 42-43.

¹⁹ BENJAMIN, W. O Flâneur. Em: Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo. Obras Escolhi-

das. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989. v. IIIp. 185–236.

²⁰ SMITHSON, Robert. "A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey." Originally published as "The Monuments of Passaic." Artforum Vol.6, No.4 (December, 1967).

²¹ DOS ANJOS, M. As ruas e as bobagens: anotações sobre o delirium ambulatorium de Hélio Oiticica. ARS (São Paulo), v. 10, n. 20, p. 22-41, 14 nov. 2012.

²² CARERI, Francesco. Walkscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2013. 178 p.

terceiro capítulo, "A montante", que se refere justamente ao caminho do rio da foz até à nascente, uma referência à direção do meu percurso. Cada passo para trás desenterra uma camada da história da foz do Itajaí-Açu, encontrada neste banal ato deambulação, assim revelando a imagem que a cidade custa a desenhar para si. Percebe-se neste capítulo como as grandes modificações da paisagem da cidade estão sempre, direta ou indiretamente, ligadas ao porto que a desenvolveu, o que marca o processo de indissociabilidade entre ambos os sujeitos.

Entretanto, ao seguir a montante do rio, percebo uma grande ruptura na paisagem itajaiense. Aquelas modificações, que redesenharam o rio e modificaram a dinâmica urbana de Itajaí, e que até então puderam ser usufruídas à distância, compondo o panorama visual da frente d'água, afastam-se do percurso por conta do encontro com o atual porto da cidade, encerrado em duros muros. O quarto capítulo, "Ponto de ruptura", trata da impermeabilidade que a infraestrutura portuária e as regiões industriais proporcionam e de suas consequências no espaço. A brusca mudança de atmosfera na cidade fica marcada pelas impressões áridas do vazio de um porto que está em processo de expansão e que, por conta da desapropriação de inúmeros terrenos, engole e digere a cidade, deixando para trás o meio-lugar, um espaço de transição sem definições.

Depois de vagar por extensos espaços áridos, guiado por intermináveis paredes, tomo a balsa na Barra do Rio, em Itajaí, e chego em Navegantes, onde começo o movimento contrário ao que estava fazendo; o quinto capítulo, "A jusante", ou, da nascente do rio em direção à foz. Com um afastamento em relação àquele percurso que fiz pela cidade de Itajaí, o panorama portuário e do rio tomam outras formas. O outro lado é o espelho para enxergar melhor a si, de forma que elaboro sobre o sentido de paisagem e a condição humana por trás da palavra, este atravessamento e construção simultânea de um sentimento tão profundamente enraizado no próprio âmago, que acaba por derramar humanidade no outro.

Por fim, ao chegar nos molhes da barra de Navegantes, o completo oposto de onde comecei em Itajaí, tomo o caminho do sexto e último capítulo, "De volta para casa"; depois de todas as forças do meu corpo se esvaírem, somando aproximadamente quarenta quilômetros de caminhada, arrasto-me para casa digerindo a deriva, as atmosferas e os diversos atravessamentos que levaram a construção desta crônica histórica sobre a foz do rio Itajaí-Açu. Além de rememorar a narrativa e as dinâmicas confrontadas por esse rico percurso, conto ao leitor a minha imensa vontade de colocar os pés em um balde com gelo. O cansaço era grande, como também a vontade de contar uma história.

Ao realizar a primeira deriva, percebi o desejo de construir e visualizar uma paisagem particular, e para este fim, baseio-me na filosofia para elaborar sobre este tema tão abrangente e pessoal. A partir dos autores George Simmel²³ e Martin Seel²⁴, utilizo o conceito de paisagem para sustentar o produto da deriva pelo rio, de forma que para nomear a região portuária itajaiense como paisagem, devo mergulhar na conformação singular de seus componentes, em direta relação com o centro da cidade, o que confere à localidade um caráter individual. Também, é através da subjetividade do sujeito que se confronta com a paisagem e que derrama sobre ela virtudes que partem dos próprios sentimentos que, unidos ao caráter do lugar, oferecem a autonomia necessária para sustentar as dinâmicas da paisagem.

A origem do conflito sentimental, entre a cidade local tensionada pelo abrangente campo do globo, nasce do recorte imanente da paisagem e sua permanente conexão com um todo maior, que é a abstração da globalização e sua escala absoluta, ainda que velada pela atmosfera do cotidiano. A paisagem é descrita como

"[...] uma intuição fechada em si, sentida como unidade autossuficiente, e não obstante entrelaçada em algo que se estende em uma amplitude infinitamente maior, infinitamente mais fluente, captada em limites que não existem para o sentimento que debaixo dele habita"²⁵.

No caso da paisagem portuária, esta unidade autossuficiente se estende em uma amplitude infinitamente maior, que se refere às relações com o globo, à natureza da desterritorialização e sua manifestação local, que vincula às formas seu aspecto de encurtamento de distâncias absolutas.

Uma relação cujas partes se somam e se retroalimentam, criando e recriando constantemente a paisagem. Além de seu sentido amplo, pretende-se entender os elementos que compõe a paisagem urbana, que a partir da indústria, delinearam com a produção em massa o estabelecimento de uma arquitetura anônima, onde, segundo Sigfried Giedion:

"As linhas ferroviárias e os trens, com a estação ferroviária, formam um todo único. Os elevadores suspensos em poços envidraçados pertencem-lhe tanto quanto o enchimento isolante entre os suportes. A antena se uniu à estrutura, assim como os membros de uma imponente estrutura de aço estabelecem uma relação com a cidade e o porto"²⁶.

²³ SIMMEL, Georg. Filosofia da paisagem. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 42-52.

²⁴ SEEL, Martin. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 396-418.

²⁵ SIMMEL, op. cit., p. 43.

²⁶ GIEDION, Sigfried. Building in France, Building in Iron, Building in Ferroconcrete. Santa Monica: The Getty Center For The History Of Art And The Humanities, 1995. p. 90-91.

Junto à leitura dessa nova arquitetura introduzida pelo processo industrial nas cidades, busco em Rem Koolhaas²⁷ material para elaborar sobre as cidades genéricas e o produto da modernização, que acaba por não ser de fato a arquitetura moderna, mas o *junkspace*²⁸. Essa conformação de espaços desvinculados de sua história, cuja produção está diante do paradigma da homogeneização, é o que procuro para entender o porto e a foz do Itajaí-Açu como um produto arquitetônico de seu tempo.

O porto transformou e ainda transforma o rio e a cidade, de maneira que a foz é o acúmulo do feitio humano no espaço ao longo do tempo. Como Erika Fatland pontua, seu livro "é um instantâneo de como era a fronteira russa em 2015-2017. Desde então, ela mudou, e mudará novamente. Nada é mais certo do que isso"²⁹. Portanto, através do meu trabalho, busco registrar também um instantâneo de como era a paisagem portuária das cidades de Itajaí e Navegantes nos períodos entre final de 2023 e início de 2024, ofertando ao leitor esta experiência estética de caminhada às margens do rio Itajaí-Açu. Em um trajeto desenhado nessas cidades, investigo os vestígios da transformação por conta do porto e confronto diferentes atmosferas e histórias consequentes desse processo; a paisagem que produzo e que se produz em mim.

Como arquiteto e urbanista, acredito ser imprescindível o desenvolvimento de um olhar sensível para a cidade – ainda mais, àquela que me criou e vice-versa –, ou melhor, o ambiente construído que diariamente propomos, defendemos, criticamos, pois esta é fruto de pensamentos e intenções que, se não questionados, sentidos e absorvidos, alienam o profissional e aqueles que neste ambientem vivem. Caminhar pelo labirinto que é a cidade e vê-la em primeira mão, em sua verdadeira escala no tempo das coisas, no inexorável cotidiano, permite uma aproximação mais do que necessária e vital para o profissional de ciências sociais aplicadas. Este trabalho, além de tudo, busca desenvolver um olhar sensível para a paisagem histórica, a fim de desnaturalizá-la. Entender os processos e a sucessão dos fatos é o primeiro passo nesta extenuante viagem de confronto e questionamento. Assim, convido o leitor a mergulhar comigo na minha segunda caminhada, feita no dia dois de janeiro de 2024, embrenhando-me na paisagem portuária da foz do Itajaí-Açu.

38 A PRIMEIRA DERIVA UMA CRÔNICA PORTUÁRIA 39

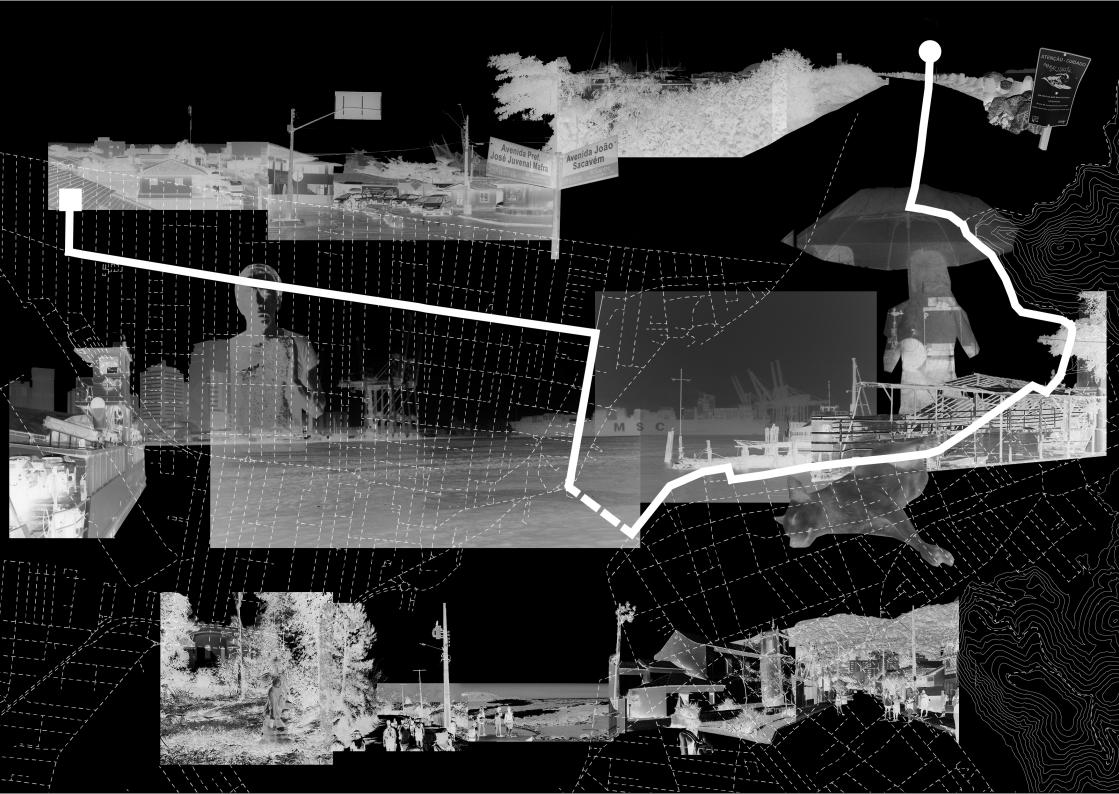
²⁷ KOOLHAAS, Rem. The Generic City. In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. S, M, L, XL. Nova York: The Monacelli Press, 1995. p. 1239-1264.

²⁸ KOOLHAAS, Rem. Junkspace. October, n. 100, p. 175-190, 2002. Disponível em: http://www.jstor.org/stable/779098. Acesso em: 06 set. 2023.

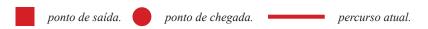
²⁹ FATLAND, op. cit., p. 12.

A PROPOSIÇÃO DO PERCURSO

Misturar cidades e caminhos para aprender a se aventurar. Reaprender a andar. Afinal, quais serão os moinhos que enfrentarei neste banal ato de deambular?



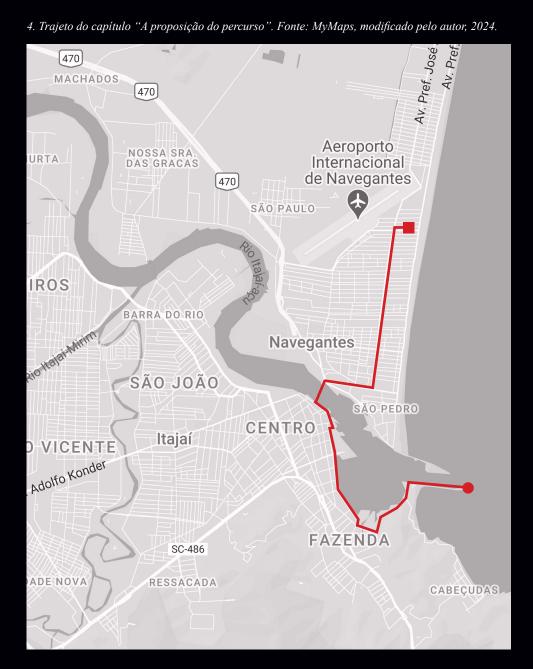
 $0 \, km$.



7h33 de terça-feira, dia dois de janeiro de 2024. No momento em que saio de casa cai uma pequena garoa sobre a cidade de Navegantes. Parece que assim permanecerá durante a semana inteira. Não sei se agradeço à chuva, pois assim o calor escaldante arrefece, ou se reclamo, pois caminhar nesse tempo por um longo percurso é desagradável. Faz vinte e três graus celsius, estou de bermuda e camiseta pois não obstante esta temperatura em pleno verão, não está desconfortável sair na rua dessa forma. Antes de sair, verifico o *smartwatch* no meu pulso esquerdo para verificar os poucos metros que já andei de manhã pela casa. Dessa forma, será possível quantificar, aproximadamente, o quanto andei pelas margens do rio Itajaí-Açu.

Com dois sanduíches improvisados, algumas frutas e água devidamente guardados na mochila, abandono a pequena marquise do térreo do prédio onde meus pais moram e deixo com que a levíssima chuva caia sobre mim. Na avenida Prefeito José Juvenal Mafra há um intenso movimento de carros se direcionando para o centro da cidade. Como já é dia útil, todos estão voltando às suas rotinas. As ruas transversais à avenida se apresentam solitárias e vazias, tanto pelo horário como pelo tempo inadequado a sair de casa e aproveitar o calor do verão. Folhas de árvores ao chão, úmidas pela chuva, um profundo silêncio intermitente, até que outro comboio de veículos rasgava a avenida. Movimento pendular de uma região interdependente.

Neste momento, minha caminhada é menos fruição e mais ferramenta. Estou usando-a como meio de transporte, não o andar leve e solto como de costume quando quero apreciar o espaço ao meu redor, mas o caminhar rápido e determinado a chegar logo na embocadura do rio Itajaí-Açu em sua margem direita, nos molhes da barra de Itajaí. Considero lá o início da minha deriva, cuja intenção é de percorrer o rio a montante até a Barra do Rio, onde há um outro *ferry-boat* para cruzar até Navegantes, continuar a caminhada a jusante, até chegar nos molhes da Barra, terminando o percurso no mesmo ponto, só que do outro lado das caudalosas águas do Itajaí-Açu, à procura de um entendimento subjetivo do que seria a paisa-







5. Conjunto de fotografias do panorama do início da deriva, ainda em casa, janeiro de 2024. Acervo do autor.

gem portuária e sua questão estética na arquitetura. Sei que este trecho onde estou agora não tem muitas interações com a paisagem que procuro, portanto caminho em um passo acelerado, que no entanto não me cansa. Até poderia dizer que este caminhar determinado não faz parte da deriva, não obstante saber que esta prática possui tênues limites, que não posso simplesmente considerar que aqui e agora não estou sendo afetado pelo espaço, pelas distâncias e pelas tensões que surgem.

Portanto, entendo a necessidade de caminhar partindo da minha casa, percorrendo o recorte de estudos, de terminar esta deriva caminhando de volta ao mesmo ponto de partida. De tal forma que eu consiga manter este ferramental autoimposto por todo o meu dia fora de casa, a experimentar o ambiente em sua total aproximação com a escala do meu corpo, experimentar as distâncias e a dimensão real da paisagem portuária do rio Itajaí-Açu. Com um percurso tão longo e extenuante como este, há maiores chances do acaso intervir, deixando que esta narrativa, que muito longe está de ser uma aventura empolgante, fique um pouco menos entediante.

Dessa forma, no espaço a ser percorrido, será possível encontrar preenchimentos ou ausências, mais ou menos? Essas simples dúvidas me perseguem enquanto busco elaborar uma experiência basilar, onde minha performance *derivante* extrai do corpo no espaço suas indeterminadas subjetividades. Seria esta uma transformação efêmera? Portanto, qual sua importância? Justamente, a invenção de uma cartografia particular, que para além de modificar o fora, pode fazer com que o dentro, ou seja, o âmago, seja transformado indiscutivelmente.

Chego ao fim da Avenida Prefeito José Juvenal Mafra, dobro para a Avenida João Sacavém, em direção ao *ferry-boat*. Enquanto caminho, sou surpreendido por um navio que chega à Portonave, passando pelo que anteriormente era um vazio no céu, o vão entre a linha de prédios da principal avenida comercial da cidade. Se deixar cair sobre este espaço um olhar desatento e descompromissado, é possível confundir o navio com uma possível continuidade do pequeno *skyline* de Navegantes, mas isso passa, pois o navio passa daqui para adiante, deixando para trás apenas o vazio do céu. Os contêineres são seu próprio mundo, em um movimento constante em direção aos colossais guindastes azul escuro, que anteriormente estavam levantados, porém, enquanto a enorme embarcação se aproxima, um deles já apresenta o movimento de abaixar seu bico, tombando a dianteira para que seja possível descarregar e, posteriormente, carregar novos contêineres.

Para os que não estão habituados a conviver com navios entrando e saindo de uma cidade, esta ocasião pode se tornar única, um espetáculo que rompe com o dia a dia de uma cidade comum. Contudo, para os que aqui vivem, este movimento de entra e sai de navios tornou-se tão banal quanto qualquer atividade do cotidiano. Mesmo para aqueles que já presenciaram este momento centenas de vezes, ainda

6. Chegada no ferry-boat de Navegantes, navio e guindastes ao fundo, janeiro de 2024. Acervo do autor.





7. O Tâmisa abaixo de Westminstar, de Monet. 1871. Fonte: Google Arts & Culture.

encontramos um vislumbre daquela fagulha inicial de ter visto pela primeira vez um navio entrando no rio, envolto no desconhecimento de onde veio, empilhado de mercadorias veladas pela carcaça de metal. De certa forma, é possível rememorar ainda este arrebatamento primordial de chocar-se com um elemento de outro mundo, ainda que deste mesmo planeta, e foi o que aconteceu com minha amiga Heloísa, quando de férias na cidade, pode ver pela janela do quarto um navio entre os prédios:

Conta que alguns dias atrás estava atracado um grande cruzeiro turístico na cidade, e que da sacada de sua casa, ao divisá-lo entre edificações e guindastes, ficou levemente assustada pois o que antes era um vazio, o enquadramento perfeito para poder enxergar o rio, transformou-se em uma total interrupção do corpo d'água, de maneira que a lateral do navio, com suas milhares de pequenas janelas iguais, foi confundida com uma nova edificação em altura, um prédio que surgiu ali da noite para o dia. A sensação de espanto foi amplificada não só pelo fato de ter ocorrido durante a noite, de forma que os contornos e nuances dos objetos se tornam mais misteriosos, mas também porque o navio, naquele momento, zarpou de seu ponto estacionário; o edifício estava se movendo.

O navio que vislumbro deixa uma densa coluna de fumaça para trás, que se dilui na atmosfera igualmente cinza. É como se o navio alimentasse esse manto úmido que cobre a foz do Itajaí-Açu. Lembrei-me de "O Tâmisa abaixo de Westminster", de Monet. Em uma obra cuja intenção é representar os aspectos da modernidade, composta por edifícios em altura, operários, o Palácio de Westminster, a ponte do rio Tâmisa, além de elementos mais simples como o rio e os barcos nele inserido, é como se o autor capturasse na tela o exato momento em que esses elementos díspares sustentassem uns aos outros, como que conformando o panorama comum à época, delineando precisamente a paisagem daquele ambiente construído. Enxergo nesta interdependência dos elementos que compõe a paisagem, a máquina, a transformação do espaço urbano e a natureza que desponta aqui e acolá, como inquietações importantes à narrativa do trabalho.

Mesmo que o centro e os arredores caminhados se apresentem como uma cidade-fantasma, sob a névoa carregada de partículas d'água, a antessala para embarcar no *ferry-boat* encheu rapidamente com pessoas querendo atravessar o rio. Contíguo ao antigo quiosque, hoje uma sala administrativa da "NGI Ferry-boat", um vira-lata caramelo se encontra esparramado, dormindo seu sono boêmio de cachorro de rua. O assoalho da embarcação estava encharcado e, por sorte, a que veio de nosso encontro deste lado do rio possuía uma lona que cobria quase que total-

¹ MONET, Claude. O Tâmisa abaixo de Westminster. 1871. Óleo sobre tela, 47 x 73 cm.



8. Ao fundo, navio cargueiro perpendicular às margens do Itajaí-Açu, sendo posicionado para atracação na Portoanave, organização portuária privada, em Navegantes. À frente, balsa e trapiches abandonados, janeiro de 2024. Acervo do autor.



ro de 2024. Acervo do autor.



9. Balsa da NGI-Sul para travessia do rio, janei- 10. Elementos abandonados nas proximidades do ferry-boat, janeiro de 2024. Acervo do autor.

mente o espaço para pedestres, ciclistas e carros. De um lado, era possível divisar o Morro da Atalaia, o Saco da fazenda e algumas embarcações pequenas indo e vindo, enquanto que do outro podíamos contemplar os pequenos barcos de reboque do porto realizando a manobra de posicionar o navio para que ficasse a postos quando terminasse de descarregar.

Neste instante, o navio envolto em névoa se encontrava perpendicular ao desenho do rio, travando a passagem. Em um plano mais próximo, toras de madeira com um antigo trapiche destruído ou carcomido pelas ações do tempo, um pássaro repousado em uma dessas madeiras inclinadas e desgastadas, uma balsa da NGI Sul sem uso mais à direita, um pequeno galpão sem cobertura, onde apenas sua estrutura estava à mostra. Um pátio cheio de lixo, restos de outras embarcações, enferrujadas, encalhadas. Diante disso, tomo para mim que a sinceridade desses componentes no rio, seus dejetos e escombros de uma outra atividade, não fazem jus à beleza do navio e dos guindastes ao longe, mas, ainda assim, em sua despojada negligência, consagram uma outra forma de beleza, menos charmosa, mais provinciana e visceral.

É na travessia de *ferry-boat* que chego ao rio Itajaí-Açu pela primeira vez nesta caminhada. Neste panorama cinzento, com o céu carregado e o movimento do dia a dia acontecendo a muito custo, forçosa normalidade após o primeiro dia do ano, vejo o rio em seu dia a dia, apenas um caminho de navios, um mero obstáculo para motoristas e pedestres. O vejo como um encurtador de distâncias e estar perto dele é, de certa forma, encurtar uma distância na minha pesquisa.



molhes da barra de Itajaí. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

52

3.2 km.



12. Porto de Itajaí envolto na neblina úmida de um dia chuvoso, janeiro de 2024. Acervo do autor.

Durante o trajeto, percebo como a caminhada entra como uma possibilidade de aproximação de escalas e me auxilia na apreensão da paisagem que me instiga no tempo de agora, como Hélio Oiticica fez em seu "delirium ambulatorium". Moacir dos Anjos aponta que "as constantes andanças pela cidade em busca por ambientes desprovidos do moralismo e do intelectualismo de seu meio de origem acabam por levar o artista a 'descobrir', [...] o morro da Mangueira, frequentando-o, a partir de então, com assiduidade quase diária".

É possível aqui ver como a caminhada, ainda que em um território supostamente conhecido e próximo do artista, possibilitou a "descoberta" de espaços ainda não explorados, e o tomou com tanta curiosidade a ponto de o impelir a continuar andando por ali, a penetrar cada vez mais aquele território não como um mero espectador, como poderia ter sido em uma primeira ocasião, mas como agente que participa das dinâmicas locais. A caminhada, nesse sentido, serviu como ferramenta de reconhecimento e aproximação no espaço, fato que me interessa na paisagem portuária, e justificou me despir de certas durezas acadêmicas quando se quer falar de algo que mais se sente do que se sabe. É com outras referências que se descobre algo no mesmo lugar.

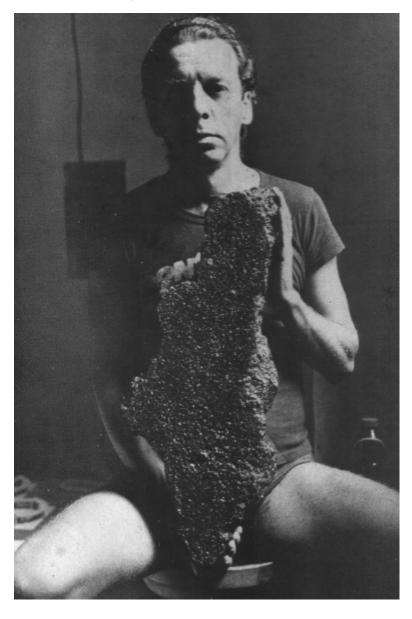
Fruto disso, é possível encontrar alguns trabalhos de Oiticica que propunham que "subjetividades se manifestariam e se formariam livremente como ação ou pensamento, constituindo situações até então inexistentes"². Assim, Oiticica estaria propiciando o "exercício experimental da liberdade e a invenção de cartografias particulares"³. Extraindo do artista o princípio do *delirium ambulatorium*, busco realizar, através do meu corpo no espaço, justamente esse exercício experimental da liberdade, propiciado por um lugar marginal da cidade cujas indeterminações não delimitam um comportamento a ser performado, mas possibilitam

¹ DOS ANJOS, op. cit., p. 26.

² Ibid., p. 29.

³ Ibid., p. 29.

13. Manhattan Brutalista, objeto semi-mágico trouvée, 1978. Foto: Roberto Wolfenson. Fonte: As ruas e as bobagens: anotações sobre o delirium ambulatorium de Hélio Oiticica, 2012.



formas ainda não exploradas de apropriação.

Hélio Oiticica, após passar anos da vida na cidade de Nova York, dando continuidade ao desenvolvimento de suas obras experimentais e participativas, retorna à sua cidade natal, e "o seu reencontro com o Rio de Janeiro se dá como um processo de 'desmitificação', em que todos os seus cantos e pedaços [...] possuem um significado "concreto e vivo", destituídos do caráter mítico que lhes atribuíra outrora"⁴. A imagem que carrego em meu subconsciente da paisagem portuária ou da cidade como um todo e sua direta relação com o porto e o rio são postos à prova em um confronto direto a partir da caminhada, com o intuito de tecer novas relações e críticas a esse espaço-margem.

Consigo correlacionar a experiência de Oiticica com a minha própria, pois meu processo de pesquisa e caminhada pelas cidades de Itajaí e Navegantes também parte de um retorno, uma vez que morei anos fora da região. A reaproximação desmistifica a cidade da infância para atribuir-lhe um outro significado. Se intenciono ver a paisagem portuária e as cidades mais do que sua forma plena, mas em seu peso do cotidiano, devo agarrar-me à banalidade e não me levar a sério, ater-me à simplicidade que justifica o ato de caminhar. Dessa forma, mais do que apenas uma comum atividade de conexão entre um ponto e outro, a deriva é acima de tudo um ato descompromissado ou como cunhou para si Oiticica, um

> "delirium ambulatorium [que] é um 'delírio concreto' que se faz no confronto atento com as coisas prosaicas que compõem a cidade e que engendram situações criativas. Procedimento que promove, em 'andanças de vadiagem', a identificação e a coleta de fragmentos--tokens que permitem resumir e entender novamente um território que se pensava sabido e, ao mesmo tempo, entender-se a si próprio outra vez "5.

O caminhar vadio tem o propósito de construir esse delírio em uma determinada região é ativamente a reconstrução de símbolos enraizados previamente imaginados dentro de si, transformando-se nesse processo. Não é possível se envolver sem estabelecer uma relação de troca com o outro elemento da equação. Além do confronto, há a coleta do que Oiticica chama de "fragmentos-token", objetos encontrados durante suas caminhadas usados para suas composições artísticas como, por exemplo, a "Manhattan Brutalista", de 1978, um pedaço de asfalto que encontrou em um de seus delírios e que se assemelha a um mapa deste ponto da cidade de Nova York. Os fragmentos que encontra pelo caminho se transformam no símbolo do percurso, como também da cidade que tateia com o corpo, mas também a define pelo lugar

DELIRIUM AMBULATORIUM

56

⁴ DOS ANJOS, op. cit., p. 34.

⁵ Ibid., p. 34.

que não percorreu, que escolheu passar longe, que não chamou sua atenção e, portanto, o símbolo que compõe este delírio aponta tanto para o preenchimento do percurso quanto para a falta do lugar que não passou.

No caso desta peculiar narrativa, não procuro fragmentos materiais que possam construir este poderoso símbolo-síntese, mas sim aquilo que chamo de "componentes da paisagem", que seriam objetos, arquitetônicos ou não, ou melhor; enxergo esses objetos dispostos no espaço da cidade como importantes pontos arquitetônicos que marcam seu tempo e sua funcionalidade para com o porto e o município, e que é nesta relação indissociável entre objetos cujo significado imanente não se encontra com o espaço da cidade é que encontro o sentimento de "paisagem". Pelo caminho, tiro fotos e escrevo; minha própria vivência, transcrita no texto e organizada junto das fotografias, constrói simbolicamente a experiência da deriva e cria uma paisagem particular.

O deambular⁶ pelo espaço é, de certa forma, um ato de emancipação do corpo. Não somente se colocar diante de um objeto, como que para analisá-lo friamente e, até diria, esterilmente, mas sim se colocar diante de uma situação, que permite apreensão de três elementos muito importantes para o enriquecimento do entendimento: contexto, escala e tempo. O primeiro preenche lacunas quanto sua razão de ser e cria maiores e mais interessantes conclusões sobre o objeto analisado. Também, o contexto cria a ambiência necessária que afasta o objeto do plano cartesiano, de forma que permite a compreensão de fatores que afetam e que não necessariamente se fazem presentes visível ou materialmente. Contribui para pontuar a capacidade dele de afetar a si mesmo fora de si. No cotidiano, o contexto se desenrola de maneira natural junto ao tempo, não há um recorte intencional, pois acontece diante dos olhos, não mais como um espetáculo que tem início, meio e fim. A imprevisibilidade e o constante agora estão junto do contexto.

Segundo, colocar-se no contexto consolida a escala do real no imaginário do observador, não compreendida em sua totalidade através de representações (imagens, fotografias, desenhos, sons, cheiros, etc.), que por natureza acabam por recortar aquilo que se quer comunicar, seja a si mesmo ou a outro, deixando de lado a característica de sobreposição que todos esses fatores possuem na realidade. A escala do real situa o corpo em sua forma mais banal e, consequentemente, todos os afetos que são gerados na realidade. Nesta potente escala, poder observar a dimensão dos objetos diretamente acarreta sentimentos mais substanciais e significantes, o que leva a um domínio do pensamento que se pretende elaborar.

Por último, e talvez o mais importante, é o ato de se colocar diante da situação do objeto, em seu rico contexto, diante de sua escala real, que foge à re-

⁶ Andar à toda, vaguear, passear.



14. Colagem digital, as primeiras impressões de uma longa jornada pela frente. Monumentais máquinas e banalidades que se cruzam no ato de atravessar o rio. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

presentação, em um determinado tempo. Essa dimensão se torna uma ferramenta essencial pois o entendimento de sua forma pode variar de acordo com os diferentes referenciais de tempos decorridos. Percorrer a escala e o contexto cria uma narrativa, estrutura necessária para organizar e representar a passagem do tempo. Afinal, busca-se na colocação de si no espaço, embate direto e imediato com o mundo, uma primeira fuga à representação, para então compreender o contexto e escala, através do tempo, e retornar à questão da representação.

Como, enfim, representar o que se entendeu da paisagem portuária? Definitivamente, é necessário explicitar os agentes que ficam de fora da análise cartesiana do objeto, e que invariavelmente vem à tona quando se caminha. Sentimentos, sensações físicas, cheiros, possíveis gostos que ficam aprisionados no palato, além daquilo que custa a se esconder. São essas pequenas coisas, detalhes, minúcias insignificantes que, quando postas juntas, contribuem à paisagem, pois são eles que constroem o senso de autonomia necessária à palavra. Portanto, colaboram com representação da deriva através da narrativa do que foi vivido durante o percurso. É a partir dos diários de campo que me embrenho por completo nas camadas insólitas do cotidiano, de forma que atravesso o véu da banalidade em vias de capturar alguma coisa, ainda que inominável, palpável.

Entender a escala de si e o alcance do eu, a capacidade de transformação e a consciência do que seria o que se propõe mudar, reestruturar o princípio de mudança, ressignificar a amplitude do que se pretende compreender, olhar com outra atenção para o desenrolar frenético e residual do que uma cidade-mundo pode produzir em seus limites.

 $3.6 \, km$.













15. Conjunto de fotografias da deriva com Francesco Careri, organizado pelo grupo de pesquisa "Articulações Poéticas". Acervo do autor, novembro de 2023.

Do outro lado do rio, na margem itajaiense, apenas seus dois guindastes portêineres azul-claro ociosos, preparados para ficarem em suas posições como quem não espera visitas tão cedo. Vejo pouco movimento, quem sabe, nenhum. Enquanto que em Navegantes os contêineres estão empilhados em sua extensa retroárea, aquilo que desenha a região portuária de Itajaí está restrita a essa silhueta em altura, pois nenhum navio está atracado em seu cais.

Há trânsito para atravessar o *ferry-boat* do lado de Itajaí. A chuva não está dando sinais de que vai passar tão cedo. Foram muitos dias seguidos de calor para não se pensar logicamente que poderia cair sobre o litoral uma chuva digna de outubro e novembro. As minhas meias estão molhadas nas pontas dos dedos dos pés, ao passo que o calcanhar ainda está seco. O cheiro de diesel das embarcações da NGI Sul ficou impregnado nas minhas narinas durante a travessia. Da avenida Paulo Bauer, parto em direção aos molhes da barra de Itajaí, de onde iniciarei oficialmente o percurso que visa apreender a paisagem portuária do rio Itajaí-Açu.

Creio que seria menos imersivo trocar os meios de locomoção, mesmo que eu tenha que percorrer o mesmo caminho na ida e na volta, fato que não favorece uma deriva ao arquiteto e escritor Francesco Careri, autor de "Walkscapes: o caminhar como prática estética", com seu postulado de sempre procurar um caminho diferente para percorrer, nunca voltar pelo que já fora trilhado. Todavia, tenho algumas ressalvas quanto a este método. Voltar pelo mesmo caminho pode oferecer uma outra perspectiva daquele espaço, pois não só o momento é diferente como as pessoas que ali estão presentes, sem falar no principal, que é a questão da perspectiva. Com a mudança de direção, tem-se a chance, uma segunda chance, de compreender e deixar ser atravessado por aquilo que deixou passar desapercebido.

Foi no início de novembro de 2023 que caminhei com Francesco Careri, em um sábado ensolarado, onde ficou combinado com o grupo de pesquisa "Articulações Poéticas" da Universidade do Estado de Santa Catarina um encontro com o arquiteto italiano. Todos nos apresentamos com nome, idade, de onde vinhamos,



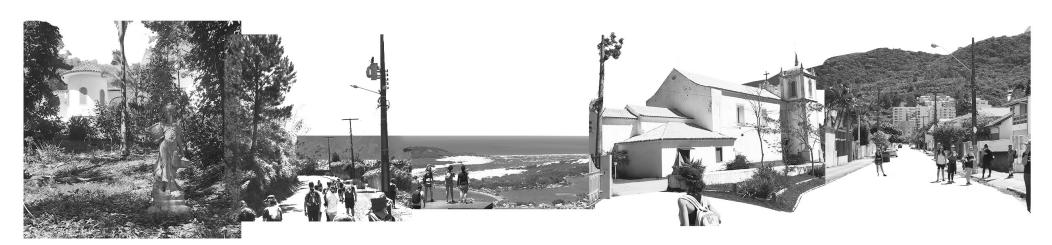


16. Conjunto de fotografias da deriva com Francesco Careri. Aproximação de escalas na trilha da rampa do voo livre. Acervo do autor, novembro de 2023.

o que fazíamos em suas respectivas universidades, e tão breve como foi, partimos logo em seguida. Careri estabeleceu poucas regras: nunca voltar pelo mesmo caminho, e se alguém tiver o impulso por outra rota, que avise o grupo para que todos pudessem fruir deste pensamento intrusivo também. Outra regra estabelecida para a deriva foi de que, em um percurso de trilha, ninguém falaria nada, como que para se concentrar e se deixar penetrar pelo ambiente derivado, a fim de não nos distrairmos.

O que absorvi da experiência de caminhar com Careri? Bem preparado e com intenções claras na cabeça, a prática da caminhada pode ser tão extensa como se imagine ser. Uma cidade é plenamente possível de se atravessar através da deambulação. De maneira prática, a ligar um ponto e outro, como que para chegar em um compromisso com alguém ou para ir ao trabalho, faz-se necessário medir os esforços ao propósito a fim de manter intacto seu senso de preservação próprio. No entanto, esta caminhada serviu como prova de que é possível; como quando você começa a praticar corrida e acha que cinco quilômetros é uma distância muito longa, mas quando você o faz pela primeira vez e vence essa barreira, algo em você desbloqueia, você penetra essa distância na sua percepção e a normaliza em si. Normalizei a longa deriva em meu âmago.

Outro aspecto interessante foi como pude apreender o ambiente ao meu redor e como posso lembrar ainda com bastante clareza, mesmo que tenha se passado meses desde essa experiência, o trajeto que fizemos, os pequenos detalhes do percurso, as sensações, as presenças e o senso de descoberta de áreas da cidade completamente desconhecidas por mim. A presença direta no espaço e em relação com o que e quem o habita é bastante enriquecedora pois dá forma e corpo à dinâmica da vida.



17. Colagem digital, misturando cidades para aprender a andar com outros olhos. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

4,4 km.

Às oito e meia da manhã caminho para chegar ao início, sem se deixar ser afetado pelo percurso que se constrói diante de mim. Será possível? Não se pode simplesmente ignorar o que acontece antes do princípio. Afinal, se o princípio é onde tudo começa, o que se encontra antes do início?

Estou na beira-rio, um parque linear que por essência é uma alteração das margens do Itajaí-Açu, na sua baía que precede a embocadura do rio. A chuva leve derrama sobre as duas cidades, sobre o rio e sua foz, uma leve atmosfera fantasmagórica. Com poucas pessoas na rua, e ainda menos carros, consigo ouvir perfeitamente o leve quebrar das ondas nas áreas remanescentes daquilo que um dia foi a praia da Fazenda, no bairro de mesmo nome. As únicas pessoas que caminham na rua me parecem, como que em uma mímese à atmosfera presente na cidade, fantasmas. Pessoas deslocadas no espaço, sensação de que não deveriam estar ali, naquela manhã, sob a chuva gelada de um verão quente. O único lugar movimentado e condizente com o horário era o Mercado do Peixe, onde em suas laterais foi possível observar as caixas de pescados vazias, devidamente limpas, pois já estavam dentro dos quiosques homogeneamente azulejados sendo limpos e postos à venda nas vitrines cheias de gelo. O cheiro forte de peixe fresco transcendia o mercado.

Do mercado até o parque da Beira-rio, seguindo pela encosta do Morro da Atalaia, era possível encontrar quase que ninguém, somente um ou outro atleta comprometido com seu treino, que mesmo após o primeiro dia do ano de 2024, mesmo chovendo e fazendo frio, realiza estoicamente seu treino. À minha direita uma exuberante vegetação de mata atlântica no morro do Atalaia, o que sobrou da devastação da febre madeireira dos séculos XVIII e XIX. Sob aquela chuva, o verde tornava-se mais intenso, enquanto que o céu cinza ampliava na região o aspecto melancólico do vazio. O silêncio, a pouca quantidade de carros, os pingos de chuva no guarda-chuva. Era como se cada gota que escorresse pelas folhas ali dispostas no morro fossem possíveis de se ouvir. Até que era possível ouvir de novo as ondas do rio batendo contra os trapiches particulares das casas que ficavam à sua margem.

18. Docas do Mercado do Peixe, em Itajaí. 2024. 19. Trapiche da Associação Náutica de Itajaí, ianeiro de 2024. Acervo do autor.







20. À direita, trapiche em mau estado na Beira-rio. Embarcações estacionandas na baía do Saco da Fazenda.

21. Abaixo, farol sobre guia--corrente do rio Itajaí-Açu. Ao fundo, a embocadura do rio e o farol da cidade de Navegantes, janeiro de 2024. Acervo do autor.



Em um percurso um tanto desolador de uma terça-feira chuvosa, em um trajeto que me custa chegar em seu início, pergunto-me o que a caminhada pode agregar a um trabalho de arquitetura, uma análise de paisagem, tão particular quanto a de Itajaí, tão genérica quanto a de qualquer cidade que possua um porto, que não faltam no Brasil e no mundo. Retomo "Walkscapes" de Careri e suas elucidações sobre a potência que há no caminhar. Pois

> "[...] o caminhar tem produzido arquitetura e paisagem, e que essa prática, quase inteiramente esquecida pelos próprios arquitetos, tem sido reabilitada pelos poetas, pelos filósofos e pelos artistas capazes precisamente de ver aquilo que não há, para fazer brotar daí algo".

Porque na arquitetura se considera, logicamente, o seu produto como sendo o bem material disposto no espaço em proporção aos seus cheios e vazios, mas também o projeto do espaço, a imaginação organizada do que um lugar poderia conceber, e com plantas, cortes, fachadas e detalhamentos, o passo a passo de como esta materialidade deveria se formar. Mas a ideia da caminhada produzir a arquitetura, e além disso, produzir uma paisagem, é justamente a radical ideia de que perambulando pela cidade eu possa fazer brotar algo do vazio que encontro nesse percurso, a intenção de capturar a paisagem que não tem, neste caso, uma definição fixa e que assim toma contornos indefinidos. Ou melhor, toma os contornos que forem a partir de cada trajeto e do que se deseja capturar.

Dessa forma, sigo os passos de Careri, e outros tantos que erraram pelo espaço a fim de criar paisagem, e considero o caminhar uma

> "[...] forma de intervenção urbana que traz consigo os significados simbólicos do ato criativo primário: a errância como arquitetura da paisagem, entendendo-se com o termo paisagem a ação de transformação simbólica, para além de física, do espaço antrópico"2.

Efetivamente, seria esta narrativa do meu deambular por em dois dias distintos às margens do rio nas cidades de Itajaí e Navegantes, junto das fotografias atuais e históricas, bem como o desenterrar das transformações da paisagem do rio em consonância com as atividades portuárias, o meu produto arquitetônico-paisagístico que expressa a transformação física e simbólica da foz do rio Itajaí-Açu.

A cidade torna-se uma paisagem àqueles que decidem entendê-la como percurso, ao atravessá-la para descobrir suas eventuais casualidades e espontaneidades. Essa ação é surpreendente pois a cidade como espaço artificial, ambiente

¹ BERENSTEIN apud CARERI, op. cit., p. 18.

² CARERI, op. cit., p. 28.



22. Rio, manguezal, cidade e guindades da Portonave. A paisagem da cidade como sobreposição de diferentes componentes, janeiro de 2024. Acervo do autor.

construído, fruto de modificações na paisagem natural para comportar o morar e o trabalhar, pode, em um primeiro momento, carecer do mistério que induz percorrer o espaço, a fim de mapeá-lo e descobri-lo. Entretanto, "a cidade é a realização do antigo sonho humano do labirinto. O *flâneur*, sem o saber, persegue essa realidade"³. Em uma cidade de malha urbana consolidada como Itajaí, essas dúvidas e mistérios surgem, ainda que consigamos nomear quase a totalidade daquilo que compõe nossos imediatos entornos.

A atitude de renomear o que já está consolidado constrói uma relação de proximidade ou afastamento entre as partes, caracterizando a construção simbólica do sujeito entre as formas da cidade que lhe são mais presentes. A relação "[...] entre arte e natureza mudou, a natureza mudou, a paisagem contemporânea produz os seus próprios lugares autonomamente, no suprimido acham-se os futuros abandonados produzidos pela entropia"⁴. Dessa forma, a arquitetura da paisagem nasce do mapeamento do espaço e da atribuição de valores simbólicos e estéticos ao território⁵.

O caminhar rompe com o fluxo estabelecido e mais do que responder, cria perguntas. "A irresolução típica do flanador. Assim como a espera parece ser o estado próprio do contemplador impassível, a dúvida parece ser a do flanador". O *flâneur* impõe a si mesmo, ainda que inconscientemente, o estado da dúvida como maneira de se colocar no mundo. De repente, as possibilidades múltiplas oferecidas pelo ambiente se desvelam com facilidade, e pode apreender, nunca em totalidade, o tempo das coisas e das ações, acontecendo simultaneamente em espaços inimagináveis, por vezes esquecidos, por muitos, recortados da cidade da memória.

Contudo, voltando à paisagem portuária, devo considerar que não tenho esta proximidade com este tipo de infraestrutura, e mesmo vivendo mais de década na cidade, sinto que há uma distância intransponível entre os espaços que me são conhecidos e estes que se referem às máquinas e aos contêineres. Se a paisagem portuária é uma referência que me falta, como se constituirá o depois do percurso? Como um estrangeiro que afeta com sua participação distinta, que carrega suas bagagens sentimentais e culturais de um outro lugar, faço como "[...] os artistas [que] podiam modificar o olhar do público em relação a esses territórios, voltar a propô-los sob uma nova ótica, revelar os seus valores estéticos". Portanto, devo olhar para a paisagem portuária do rio Itajaí-Açu com novos olhos, renovados e expandidos, a fim de entendê-la como um produto arquitetônico que representa seu tempo. Encontrar a beleza na realidade provinciana e visceral do que as margens do

³ BENJAMIN, op. cit., p. 203.

⁴ CARERI, op. cit., p. 27.

⁵ Ibid..

⁶ BENJAMIN, op. cit., p. 197.

⁷ CARERI, op. cit., p. 138.



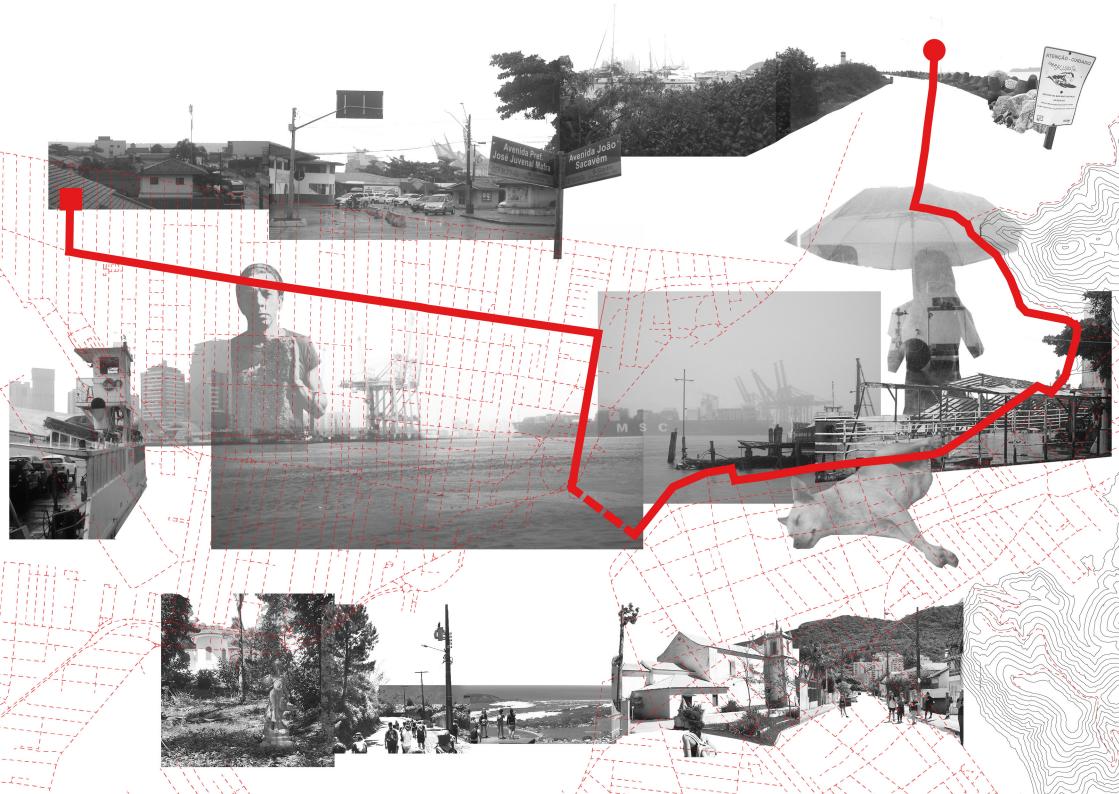
23. Acima, estrada dos molhes da barra de Itajaí, que termina no farol da cidade.

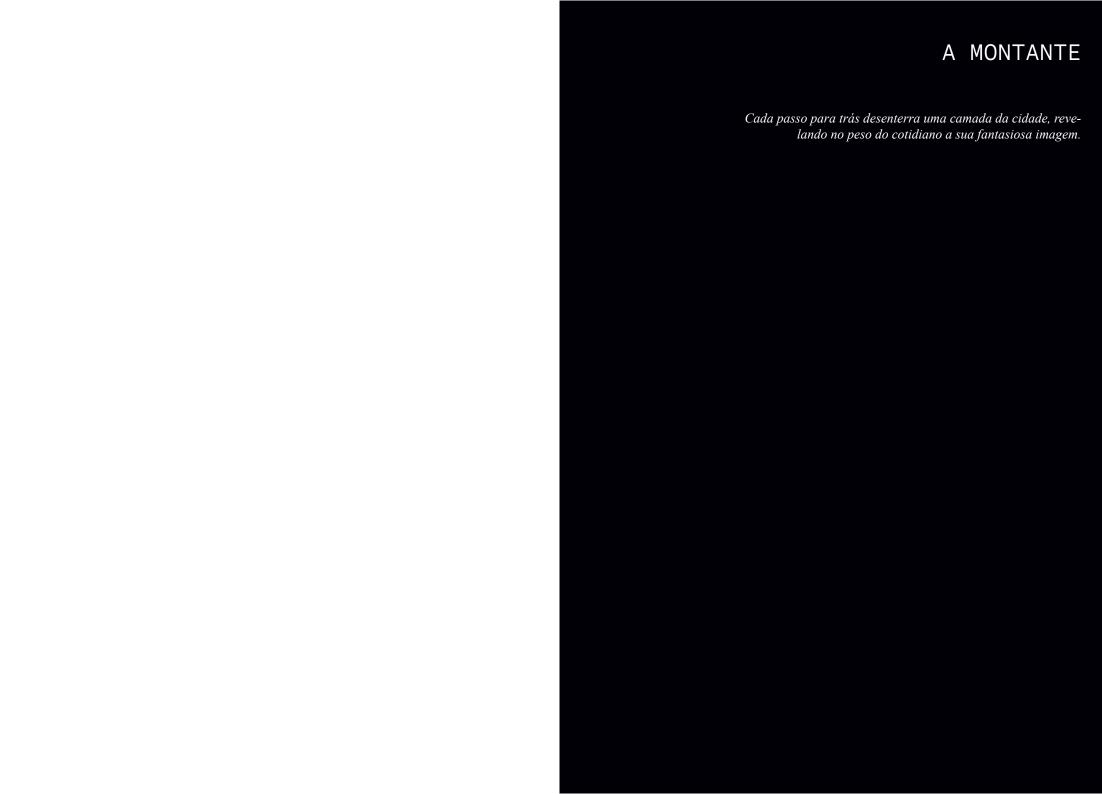
24. À direita, pássaros empoleirados em postes, esperando o tempo melhorar, janeiro de 2024. Acervo do autor.

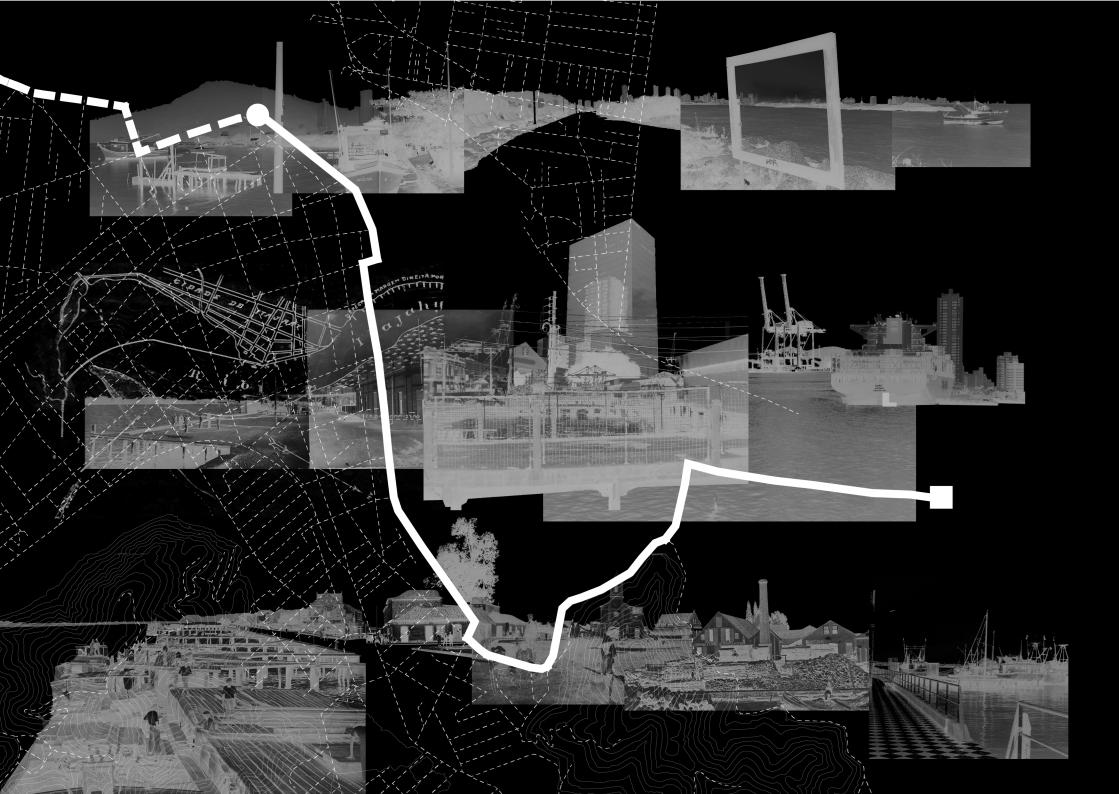


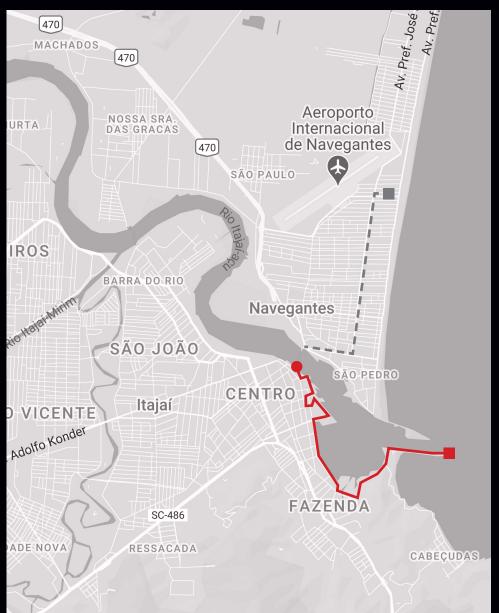
rio tem a me oferecer.

O asfalto úmido se projeta em linha reta, avançando sobre o mar. Pássaros pousam em cima das luminárias que derrama sua esbranquiçada luz nos molhes durante a noite. Em uma suave curva, por cima da vegetação baixa que margeia o caminho, consigo divisar o farol da cidade. Não há vivalma. Estou quase chegando, sim, no princípio das coisas.









São 9h22 da manhã, estou aqui na dos molhes da Barra em frente ao farol da cidade de Itajaí. Começo meu percurso até o ponto final, que será a minha casa em Navegantes e, antes disso, os molhes que observo do outro lado do rio. Aqui há a impressão de não haver ninguém: apareceu um corredor e logo deu meia volta e foi embora, como esperado, correndo. A única pessoa, além de mim aqui próximo ao farol, é um senhor que está sentado de um lado das pedras, provavelmente pescando não obstante o tempo inóspito.

Uma traineira saiu do rio e chegou em mar aberto com três pescadores na popa preparando as redes para o trabalho que viria a seguir. Ainda que o tempo não esteja agradável, as ondas que quebram contra as pedras dos molhes, tanto de Itajaí, quanto de Navegantes, do outro lado do rio, não são tão violentas como se poderia esperar. Próximo do farol, uma pequena praia se forma com um espigão de pedra, o único que restou dos antigos que ali estavam dispostos do segundo quartel do século XX até metade da década passada, com o intuito de acumular a areia que desce junto à correnteza e impedir a formação de um novo banco de areia inconvenientemente localizado na embocadura do rio.

Olhar para a amplitude da embocadura do rio, que pode parecer estreito em um mapa ou mesmo para o mais experiente prático¹, faz-me lembrar de que fora ainda mais estreito outrora, antes dessas pedras alinhadas, antes dos quebra-mares, antes da retirada do Pontal, onde alguns pescadores moravam na margem esquerda do rio, na atual cidade de Navegantes. Uma massa de areia que não possuía forma específica, tomava para si a forma da correnteza do rio, ou das marés que avançam do Atlântico. O Pontal poderia ser considerado um dos primeiros elementos da paisagem da foz do Itajaí-Açu, não só por ser o primeiro a ser encontrado de quem vem de fora para dentro, como também o que possui uma das relações mais fortes com esta localidade.

¹ Indivíduo conhecedor dos acidentes hidrográficos e topográficos de áreas restritas marítimas, fluviais ou lacustres, e que nelas conduz embarcações em segurança.





27. Acima, traineira saindo do rio Itajaí-Açu em direção ao mar. 28. Abaixo, o momento subsequente, ondas quebrando nos molhes de Navegantes, janeiro de 2024. Acervo do autor.

A MONTANTE

Sua "traiçoeira língua de areia, espreguiçada na barra às carícias do mar"² levava as embarcações a serem quase que jogadas contra as pedras "cabeçudas" do Morro do Atalaia, fato que tornava perigosa a navegabilidade no primeiro trecho de quem vem do mar. Esse assoreamento do rio desenhava uma ponta, cuja forma variava de acordo com as cheia, criando o elemento de proteção necessário que deu ao rio as condições necessárias para abrigar um pequeno porto seguro, a montante, na confluência do Itajaí-mirim com o Itajaí-Açu.

O Pontal de Areia era apenas uma parte daquilo que, além da extensa Praia de Itajaí que chegava nos limites da atual Penha, era o Arraial do Pontal, primeiro nome do que foi a Navegantes de antigamente, quando pertencia ao povoado de Itajaí³. Habitavam pescadores e marítimos, enquanto que à praia cabia a morada dos lavradores de mandioca e os engenhos de farinha. Ali se espalharam descendentes de portugueses, açorianos e peninsulares, os que restaram da época das armações baleeiras, como a de Itapocorói⁴, que deu origem ao município de Penha. Por dificultar justamente a entrada e saída do canal, sua estreiteza era o suficiente para que fosse possível conectar as margens direita e esquerda do rio, sendo utilizada como ponto de travessia entre a Praia de Itajaí e o Povoado do Santíssimo Sacramento⁵.

À época das primeiras ocupações deste território, tem-se registro de um sesmeiro, um dos mais antigos da região, José Coelho da Rocha, que foi "o primeiro povoador da Praia de Itajaí com notícias mais concretas". Com residência à margem esquerda e plantações na margem direita, foi ele quem doou o terreno para a construção da primeira Igreja Matriz do povoado do Santíssimo Sacramento, que viria a culminar posteriormente na cidade de Itajaí. Apesar de suas vastas terras, fruto do grande lucro das armações baleeiras de Penha⁷, quem atravessasse o Pontal a pé, ou o rio em seu bote, encontraria na Praia de Itajaí pessoas dedicadas à pesca marítima e ao plantio de mandioca, mas também muita pobreza, em contrapartida à riqueza acumulada de uma família⁸. A professora Didymea de Oliveira resgata em seu livro "O Navegantes que eu conto" um trecho de uma crônica do jornal "A Idéa", de Itajahy, de julho de 1886.

"Correi às povoações de beira mar. Visitae as praias: Camboriu, Brava, Fazenda (aqui lembro que o Saco da Fazenda no atual Itajaí, chamava-se Praia da Fazenda, porque assim o era), Itajahy, Armação, Pissaras e Penha. O que deparaes?

² KONDER apud OLIVEIRA, Didymea Lazzaris de. O Navegantes que eu conto. 2. ed. Navegantes: Papa Terra, 2012. 400 p.

³ OLIVEIRA, op. cit., 2012.

⁴ Ibid..

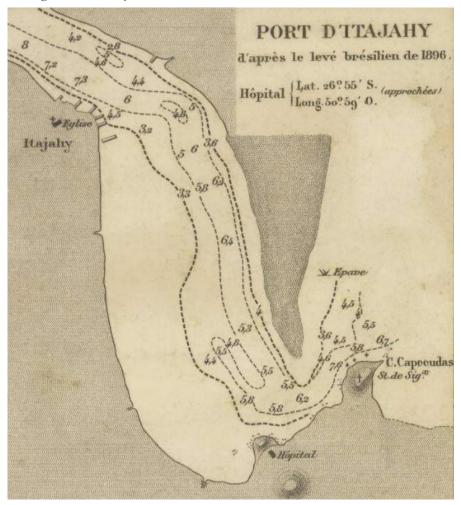
⁵ Ibid..

⁶ Ibid., p. 48.

⁷ Ibid..

⁸ Ibid..

29. 1896 - Profundidades do Rio Itajaí-Açu para entrada no Porto de Itajahy. Assinalados no mapa Èpave (naufrágio), Eglise (Igreja) e o antigo hospital Santa Beatriz. Fonte: Itajaí de Antigamente. Publicação: Leandro Vinicius Hahn.



A MONTANTE

Um sem número de mulheres anêmicas, opiladas (amarelão, ancilostomíase), dispépticas (má digestão), que fumam ou dormem à porta de miseráveis choças, vítimas da ociosidade embrutecedora e atrofiante. Meninos amarelos e barrigudos. Os homens vagam embriagados. Que importa dizer que o Brasil seja a principal fonte de riqueza da América do Sul...etc.. Não somos partidários entusiastas da imigração forçada e chegamos até a considerar como antipatriótica, quando milhares e milhares de brasileiros vagam, morrem na penúria, na ignorância e no maior abandono "9.

Em um primeiro momento, entende-se esta localidade como o ponto de chegada para diversas famílias vindo de partes da extensa colônia portuguesa, de forma a ocupar um território visto como "ocioso". Posteriormente, o Arraial do Pontal serviu para nomear o lugarejo que ficava do outro lado do rio, em frente à Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, enquanto que à região da língua ficou mais conhecida como "Arraial de Santo Amaro", onde de fato se estabeleceram "os marítimos e os pescadores, os lavradores da mandioca, comerciantes, carpinteiros, donos de barcos de pesca e os trabalhadores do porto" 10.

Quando houve a escassez de baleias em Itapocorói e efetivamente houve uma migração para a foz do Itajaí, onde já havia um incipiente porto e comércio de exportação dos bens manufaturados, o bagre seco, pescado comumente pelos moradores do pontal e de regiões a dentro do rio, foi um dos grandes produtos comercializados da região, em que ia a granel em barcos para o porto de Santos e Rio de Janeiro¹¹. "O óleo do bagre [...] veio a substituir o óleo das baleias. Os pescadores das duas margens lançavam mãos à rede e iam pescar rio acima, onde o bagre abundava"¹². Na leitura deste livro e nos conhecimentos sobre a parte de Itajaí onde hoje é Navegantes, esbarro com uma descrição do que possivelmente pode ser de uma parte da minha família, até então desconhecida. Didymea conta que em

"Itajaí, à margem direita do rio, também era um povoado de pescadores. No Saco da Fazenda, onde se formava uma praia com a areia carregada do pontal pelas enchentes, morava a família 'Porto' que estendia o bagre, ao sol, em longos varais de arame ou cipó, para a secagem, que depois, abarrotando os porões dos navios, eram exportados para Santos e Rio de Janeiro. No Arraial, eram muitos os pescadores do bagre, pois existia peixe para todos, e tornou-se a alimentação básica daquela população, por isso, os dengo-dengos foram também apelidados pelos moradores de Itajaí de os 'PAPA-

⁹ OLIVEIRA, op. cit., p. 57.

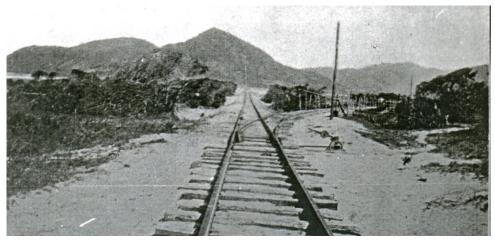
¹⁰ Ibid., p. 60.

¹¹ Ibid..

¹² Ibid., p. 151.

ITAJAHY. STA CATHARINA : BARRA

30. Foz do rio Itajaí-Açu, sem o molhe norte, pontal de areia em Navegantes, difícil acesso para as embarcações. Fonte: Itajaí de Antigamente.Publicação: Leandro Vinicius Hahn.



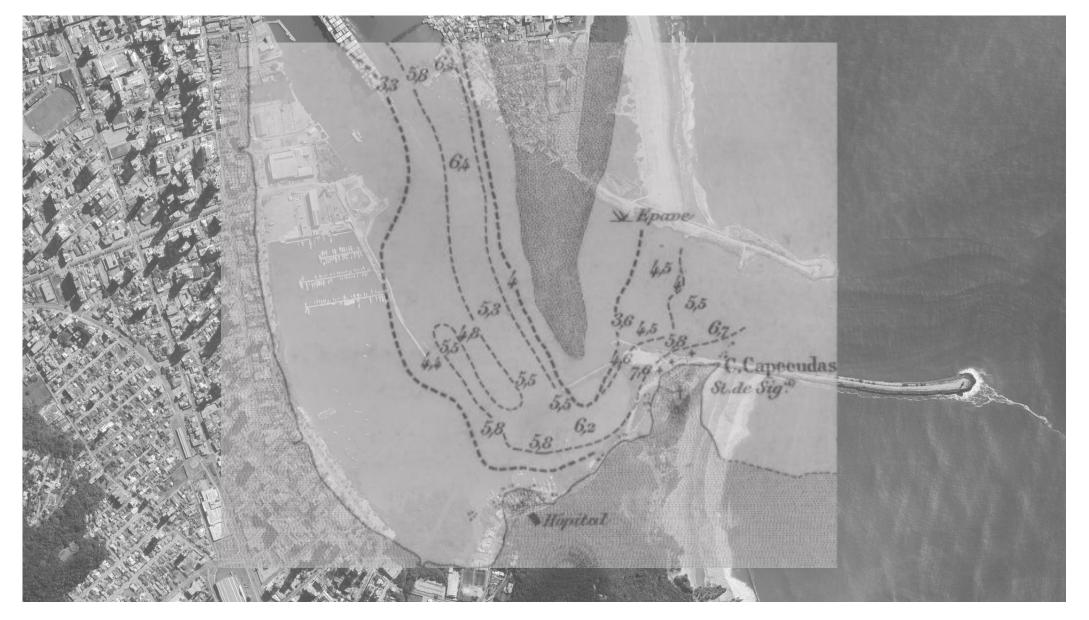
31. Linha férrea para o transporte de pedras para o molhe norte da barra do rio Itajaí-Açu, atual Navegantes. A bifurcação seguia até outro trecho do rio para colocar as pedras no rebocador e nas barcaças para levá-las ao Molhe Sul, atual Itajaí. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Guilherme Alipio.

A MONTANTE

Enquanto isso, para os itajaienses às margens direita do rio, era comum serem chamados pelo nome de papa-siri. Curioso pensar que o bagre não era um típico peixe da região. Foram as enchentes que modificaram a barra do pontal, tornando-o estreito e seguro, com cada vez menos mistura de água salgada e doce, que os cardumes de bagre foram entrando rio a dentro e permanecendo, trazendo alimento e sustento para muitas famílias tradicionais da região, a minha inclusa. Hoje, consigo apenas sonhar com as condições desse pequeno arraial de fronte para o oceano Atlântico, de costas para o rio das Voltas, pois já não existe resquício seu. O pontal foi extraíd, uma vez que foi um dos principais empecilhos à prosperidade do porto e levou embora não só a história e a localidade de um singelo espaço, como também os bagres. Pelo alargamento do canal, conta Didymea, junto com as constantes detonações de dinamitedo Morro do Atalaia, para poder melhorar o acesso até este ponto e criar os molhes de fato, os bagres foram embora.

Após as explosões para abrir caminho à praia de Cabeçudas, bem como realizar o redesenho da embocadura, esta região foi sofrendo cada vez mais modificações, sem bagres e sem sua característica traiçoeira língua de areia, até apresentar-se como os molhes de hoje, que são uma mistura de pedras irregulares e quebra-mares, uns empilhados sobre os outros. Há uma estrada asfaltada que liga a praia do Atalaia até o fim dos molhes, onde está localizado o farol da cidade de Itajaí. Uma construção cilíndrica, revestida por azulejos verde escuros e brancos, como que de um banheiro de rodoviária. A porta desta construção estava fechada, com uma porta de grade trancada por um cadeado. Coloquei força para abri-la, sem sucesso. O asfalto circunda o farol, como a criar uma rótula em torno de si. Uma rede de plástico laranja estava displicentemente posta nesta região inteira, pois havia risco da ponta dos molhes ceder. Havia rachaduras no asfalto, mas nem por isso era necessário se amedrontar. Uma placa torta comunicava: "Atenção – Cuidado // Em dias de mar muito agitado // Ressacas // Risco de arrastamento pelas ondas // Evite caminhar ou permanecer neste local". Não era o caso do mar que se apresentava diante de mim.

¹³ OLIVEIRA, op. cit., p. 152.



32. Mapa de 1896 da embocadura do Itajaí-Açu com o pontal de areia sobreposto a uma imagem de satélite de 2024. Percebe-se com que dificuldade os navios tinham que lidar para entrar no rio e realizar suas atividades no porto. Fontes: Itajaí de Antigamente e Google Satellites. Colagem elaborada pelo autor.

7,8 km.





A MONTANTE

33. Colagem digital, a moldura recorta o panorama do todo, os primeiros passos para criar a paiasgem. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

Sinto que o tempo está começando a abrir. Ouço o som de um helicóptero, anteriormente ouvi a decolagem de um avião, que colocou-se nos céus lá de Navegantes, bem próximo à minha casa. Percorrendo os molhes na direção contrária a que vim, consigo só ouvir o quebrar das ondas de uma praia vazia, onde estão presentes somente catadores e um ou dois surfistas tentando achar a onda perfeita. Daqui, dá para ter uma boa noção da margem do rio que se forma em Navegantes. É possível se deixar ser preenchido pela paisagem que se revela, seja ela a urbana, a portuária, bem como a natural, todas se colidindo e colapsando deste ponto afastado onde cada elemento perde sua escala diante do meu corpo, mas que deixa claro sua escala em relação aos elementos que compartilham o recorte. A paisagem, ainda que eu tenha dúvidas sobre sua natureza e como defini-la, é sempre um outro lado, nunca onde estou inserido.

Encontro uma moldura de uma placa, que não delimita nada, ou melhor, delimita tudo aquilo que eu gostaria que fosse encerrado. Posiciono-me para que a fotografia intencione capturar a essência da paisagem segundo o que venho estudando, sendo o recorte de um todo cujos elementos comunicam autonomia e harmonia entre as partes, mas que também possua alguma relação com minha própria subjetividade. Como tema deste trabalho, a paisagem portuária veio à tona como uma curiosidade, pois o que seria ela, o que a compreenderia, e principalmente a relação entre esta e a cidade. O rio, sua água cinza e revolta, as pedras das guias, a névoa baixa da umidade da chuva, edificações em altura, os guindastes da região portuária mais a montante do rio, limitados pela moldura enferrujada esquecida nos molhes. São apenas alguns dos milhares de elementos que despontam da fotografia enviesada pelo meu olhar e percepção. Mesmo sendo uma parte do todo, o panorama restrito ainda apresenta um sentido, como que uma síntese da atmosfera das cidades. Ou melhor, continua "funcionando", mesmo fora de um amplo contexto.

A paisagem na filosofia apresenta-se como uma condição limitada, um modo de compreender a natureza indivisível. Pode ser entendida como a nostalgia

de algo que se perdeu e concomitantemente a busca do substrato essencial para dar significância à vida, encontrada neste panorama limitado. Compreende-se a filosofia da paisagem na dimensão ontológica, uma construção mútua entre o meio e o sujeito que nele está inserido. Um estado do mundo que está cada vez mais associado à ideia de lugar. Mas o que seria este *espaço*, transformado em *lugar*, pela paisagem?

Paisagem não é a totalidade da natureza, muito pelo contrário. Na base do pensamento que a institui, elementos previamente separados são momentaneamente recompostos em seu caráter unitário e homogêneo. Na paisagem, a caminhada é o passo na direção da recomposição, do encurtamento de distâncias simbólicas, onde o sujeito da intuição e do sentimento parte para a restituição momentânea de um cosmos. Dessa forma,

"[...] se procura restabelecer em um mundo dividido o vínculo à natureza perdida. Seria esta a 'lei' da formação da paisagem: um processo que na base de elementos previamente separados recompõe momentaneamente o carácter unitário e homogêneo de um todo".

Pressupõe-se uma separação entre o indivíduo e o espaço, de maneira que a paisagem é uma forma de restituir essa ligação. Procuro inserir no espaço aquilo que já não lhe pertence, a fim de retornar a uma época em que essa profunda conexão entre o ser humano e a natureza foi, de fato, algo concreto, palpável e real.

Portanto, devo compreender a totalidade da paisagem para além de fenômenos e espacialidades, pois o tempo, como dimensão palpável, atua sobre o espaço e intensifica as ações que se acumulam e se sobrepõem em camadas, como um palimpsesto. "Todas as cidades são geológicas, e não podemos dar três passos sem encontrar fantasmas armados com todo o prestígio de suas lendas". Por isso, para descrever a paisagem portuária, devo desenterrar seu passado, a fim de encontrar apoio para compreender as intervenções que culminaram no presente, bem como os futuros imaginados, esquecidos ou em vias de realização. É preciso mastigar a paisagem, o resto, as migalhas, às margens, os vazios, as reminiscências.

A construção de uma paisagem, de acordo com Georg Simmel, atravessa esses três pontos imprescindíveis: "[...] a conformação singular das partes que dota cada paisagem de um 'caráter' individual; a conjunção dos traços anímicos do sujeito em uma peculiar 'disposição' ou 'índole'; e, por fim, a fusão de ambas"³. Deixar-se derramar sobre o espaço, a fim de trazer à tona as virtudes que lhe competem compreender de acordo com os próprios sentimentos, de forma que

A MONTANTE

¹ SIMMEL, op. cit., p. 39.

² DEBORD, op. cit., p. 19.

³ SIMMEL, op. cit., p. 40.

este lugar, espaço transformado pela subjetividade, consiga apresentar a autonomia necessária para dar às dinâmicas do recorte sua sustentação. No caso da paisagem portuária de Itajaí, as singulares modificações na foz, somadas às máquinas "genéricas", constroem este caráter individual por meio da minha subjetividade e leitura da paisagem, de tal modo que a atmosfera criada como produto do meu trabalho está afetada pela imagem que previamente carrego.

A paisagem atua como uma espécie de delimitação, para então ser apreendida, um sentimento de ser-para-si. Contudo, dilui, concomitantemente, esse limite imposto, para produzir uma conexão profunda com aquele que a cria. A particularização da paisagem passa pelo interior do ser humano, uma relação de troca, ou atravessamento, que cria individualidade. A individualização das formas permitiu o recorte para a paisagem.

"Ora, inteiramente essencial para a paisagem é precisamente a delimitação, o ser-apreendida em um círculo visual momentâneo ou duradouro; a sua base material ou as suas partes singulares podem, sem mais, ser tidas como natureza — representada como 'paisagem', ela exige um ser-para-si, porventura óptico, porventura estético, porventura conforme a Stimmung, uma característica singular que a destaque daquela unidade indivisível da natureza, na qual cada porção mais não pode ser do que um ponto de passagem para as forças totais da existência"⁴.

Naturais ou não, são apenas porções, partes de um todo, de um sistema até onde a vista alcança, que naturalmente consagra um recorte. Posso começar a definir que a amplitude da paisagem dá-se primeiro pelo ser que ali está a compreendê-la.

A transformação de um espaço em um lugar se dá através da subjetividade, mas que espaço é esse que precede a transformação, em essência, daquilo que recorto? Rosario Assunto propõe um caminho à paisagem, apesar de a explicação linear não se refletir na realidade da construção do pensamento. Primeiro, há a definição do espaço como território, onde

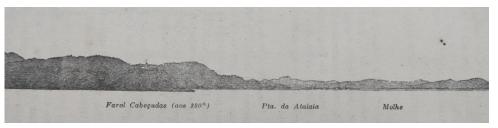
"entende-se, de facto, uma extensão mais ou menos vasta da superficie terrestre, que pode ser delimitada segundo divisões geofisicas (montes, rios), segundo diferenças linguísticas, segundo delimitações político-administrativas que podem coincidir com os limites geofisicos e linguísticos ou ignorá-los [...]"⁵.

Portanto, são as características objetivas de um espaço que possibilitam um primei-

⁴ SIMMEL, op. cit., p. 43.

⁵ ASSUNTO, Rosario. Paisagem – Ambiente – Território. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013., p. 126.

34. Panorama de quem chega à foz do Itajaí-Açu, com o primeiro farol da cidade no morro e os acidentes geológicos do início do Vale do Itajaí. Fonte: O roteiro, 1968. Acervo: FGML.



A MONTANTE

ro reconhecimento duro sobre si, capaz de produzir uma diferenciação em relação a outro. Enquanto isso, "ambiente" pode se referir a como um território é compreendido pela vida e seu favorecimento em relação às condições físicas da localidade, bem como à relação histórico-cultural com esse espaço⁶. O ambiente extrapola o território e traz consigo características que não necessariamente são definidoras de um território.

Paisagem, nesse sentido, seria a condição que permite a síntese desses dois termos a partir de uma unidade compreendida por sua autonomia. Logo, a paisagem apresenta a "'unidade' necessária que condiciona o seu apresentar-se na consciência) da 'matéria (território)' e do 'conteúdo-ou-função (ambiente)'". Contudo, deve-se ressaltar o caráter concreto da paisagem, não como uma resposta racional a um caminho que parece, posto desta forma, linear, que parte desde o território, atravessa o ambiente, a chegar na paisagem. Pelo contrário, seria na solidez do sentimento da paisagem, como que uma capacidade inerente do ser humano de encontrar no espaço elementos cuja relação nasce do âmago, de forma que a abstração partiria sim das definições predecessoras; "condições a que podemos aceder apenas com um esforço de abstração do carácter concreto da paisagem que nós vivemos e experienciamos e conhecemos como território e ambiente na sua indissolúvel unidade".

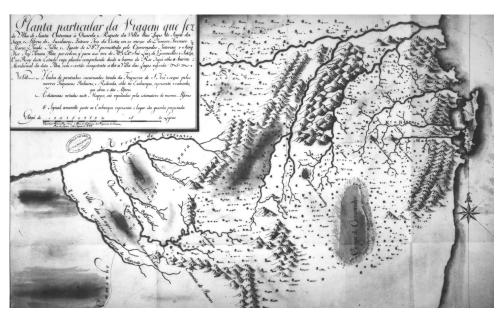
Assim, é importante compreender a potência que a paisagem tem para o entendimento do que enfrento neste trabalho, pois seria ela a primeira impressão, consciente ou não, que tenho a partir do todo e de mim. Somente através de um esforço abstrato consciente posso extrair dela informações pertinantes ao trabalho. É no recorte como ferramenta que procuro sintetizar um sentimento ou apenas criar diferentes perguntas, muitas das quais não consigo responder. Foi uma coincidência muito que conveniente esbarrar com essa moldura de placa. Apesar da exposição às intempéries ter a desqualificado de sua função original, ofereceu-me a possibilidade de enquadrar uma paisagem.

Enquanto me afasto do farol azulejado e sigo a montante do rio, pergunto-me: qual teria sido a primeira impressão daqueles navegadores ao explorar a costa brasileira na época da chegada dos primeiros europeus? Que paisagem surgiu diante deles e o que os fez pensar que desta porção do litoral pudesse ser viável uma ocupação, ainda que com uma colônia incipiente?

As primeiras pessoas que demonstraram interesse pelas terras meridionais da colônia vieram em busca de ouro, como também por incentivo da Coroa Portuguesa à ocupação de terras vistas como "ociosas", uma vez que havia a preocupação em relação aos conflitos de dominação com os espanhóis. Isso fez com que "a

⁶ ASSUNTO, op. cit.., p. 128.

⁷ Ibid., p. 128.



35. Fotografia do mapa do Vale do Itajaí em 1787. Na parte superior, é possível notar a antiga grafia do rio Itajaí-Açu, referido como "Rio Tajay", que alguns acreditam significar "Rio dos Taiás". Acervo: FGML.

ocupação do Brasil, desde seu descobrimento, [assumisse] características exploratórias, visto que a colônia brasileira servia aos propósitos mercantis e monopolistas de Portugal". Apesar de passar despercebido por algumas décadas desde a chegada portuguesa no continente americano, ainda no século XVI o rio Itajaí-Açu aparece em mapas náuticos, referenciado como "Rio de Las Bueltas", cuja tradução é "Rio das Voltas". Assim, "[...] o rio começou a ter sua imagem associada à sinuosidade destacada nos documentos cartográficos e históricos". Interessante notar que sua primeira aparição se dá em um mapa espanhol, o que demonstra o interesse dos estados espanhol e português na disputa de um território "sem dono", o que reforçou a preocupação de Portugal para com a ocupação de suas terras e justifica seus sucessivos incentivos à colonização.

Além disso, a ocupação na região sul interessava justamente por haver uma ampla frente mar que permitisse também abrigar navios e contribuísse para a prática pesqueira¹⁰.

"O início da ocupação do território catarinense teve o assentamento preferencial nos lugares próximos aos cursos de águas das bacias hidrográficas da vertente do litoral bem como de seus estuários que hoje abrigam portos como o de Itajaí, de São Francisco do Sul e Laguna".

Apesar das dificuldades em ultrapassar o Pontal, seguindo adiante, seria possível encontrar um lugar propício aportar, já perto de sua primeira volta sinuosa, na confluência dos rios Itajaí-Açu com o rio Itajaí-Mirim. Dessa forma, é possível inserir a região que hoje forma Itajaí e Navegantes com os estuários e enseadas que constituem condicionantes físicas e naturais para a consolidação de portos.

O primeiro a efetivar moradia na região foi João Dias de Arzão em 1658, depois de requerer à Coroa uma sesmaria às margens do Itajaí-Açu, em frente a foz do Itajaí-mirim, terras hoje que pertencem ao município de Navegantes. Arzão e sua família, vindos da atual São Paulo, chegaram na região em uma busca fracassada por metais preciosos¹². Nesse primeiro período do rio, podemos associar a paisagem com o estuário e o porto natural próximo à foz do Itajaí-mirim, que apresentava funções de refúgio. Pelo menos até a segunda metade do século XVII,

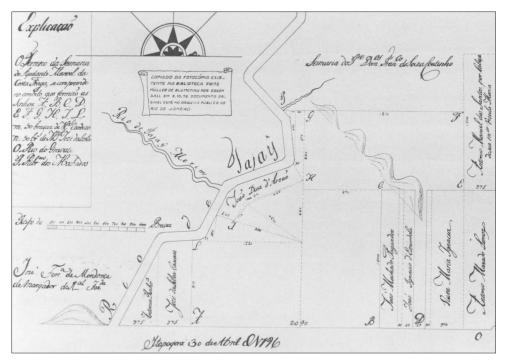
⁸ SCHMITT, Carolina de Araújo Rios. As influências do Porto na estruturação do espaço urbano de Itajaí. 2018. 216 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018. p. 63.

⁹ RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja (org.). Porto de Itajaí: sua história. Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013. p. 22.

¹⁰ Ibid..

¹¹ NEU, 2016 apud Schmitt, op. cit., p. 65.

¹² D'AVILA, Edison. Pequena história de Itajaí. Itajaí: Prefeitura Municipal de Itajaí; Fundação Genésio Miranda Lins, 1982. 155 p.



36. Mapa de explicação dos limites da sesmaria do ajudante Manoel da Costa Fraga, onde fica registrada as terras de João Dias de Arzão à margem esquerda do Itajaí-Açu, 1796. Acervo: FGML.



37. "Ytupacoroyo", que se refere à Armação de Itapocorói, atual município de Penha. Aquarela sobre papel; 6,7x20,9 cm, pintura de J. B. Debret, 1827. Fonte: Paisagens Culturais Brasileiras: rumo a Navegantes.

A MONTANTE

o litoral de Santa Catarina "era dominado por exuberantes florestas e entre amplos espaços vazios existiam pequenos núcleos costeiros"¹³, como exemplificado pela família Arzão, dá-se em razão de uma esparsa migração vicentina para o sul da Colônia.

Não obstante o vínculo dessa ocupação a uma primeira tentativa de colonização da costa catarinense, um grande grupo de sesmeiros reservou terras neste primeiro grande povoado que foi São Francisco do Sul, cujos limites iam desde a Vila de Paranaguá até o atual município de Porto Belo¹⁴. No entando, não houve nenhuma tentativa de Arzão, nem dos outros sesmeiros, de efetivar esta primeira ocupação das terras às margens do Itajaí-Açu.

Este cenário começa a mudar, ainda que de forma incipiente, no século XVIII, quando a Coroa portuguesa passou a cartografar com maior precisão seu território, pois dessa forma haveria maior domínio de informações sobre o litoral sul e a segurança de seus portos. Também, "a abundância de peixes e a possibilidade de pesca de baleias, aliadas às condições para estabelecimento de colônias e à existência de recursos naturais, como madeira, despertaram grande interesse" da Coroa. Com um porto natural e uma exuberante floresta de mata atlântica ainda intocada, a partir das invasões espanholas no mesmo século, buscou-se explorar estes amplos espaços "vazios" do território catarinense, como uma maneira de se apossar e defender o território de outras nações interessadas.

O que contribuiu para uma melhor ocupação das terras da margem esquerda do Itajaí-Açu foi a instalação de uma armação baleeira na atual região da cidade de Penha, chamada Itapocorói, que atraíu muitos açorianos e madeirenses migrados para a ilha do Desterro em 1748, e que em um processo vagaroso, se espalharam pelo litoral catarinense¹⁶. Suas atividades foram realizadas de meados até o final do século XVIII, quando este setor passou por uma crise devido à caça predatória das baleias. Com o término das atividades na armação, parte desses trabalhadores buscaram no povoamento de Itajaí oportunidades de trabalho, como no incipiente e juvenil porto estabelecido nas margens direitas, subindo as águas da foz em direção ao vale, na atual Barra do Rio¹⁷. "Os acontecimentos da última década dos anos 1700 foram decisivos na transformação completa da região. Onde hoje está o município de Navegantes já viviam perto de quarenta famílias com sesmarias concedidas pelo governo da capitania"¹⁸, que se espalhavam desde a extensa Praia de Itajaí, atual Navegantes, por ambas as margens do rio a montante, pela Praia Brava

¹³ RUSSO, op. cit., p. 25.

¹⁴ OLIVEIRA, op. cit..

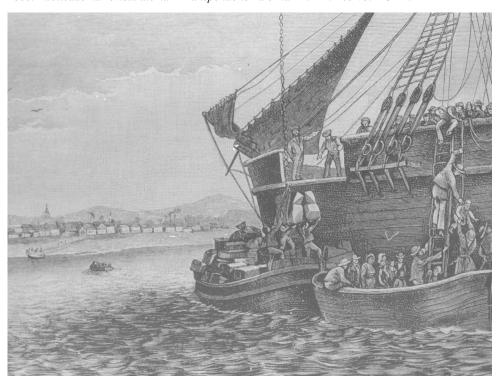
¹⁵ RUSSO, op. cit., p. 38.

¹⁶ OLIVEIRA, op. cit., p. 24. A emigração açoriana vai de 1748 até 1756.

¹⁷ D'ÁVILA, op. cit..

¹⁸ RUSSO, op. cit., p. 41.

38. "Desembarque de imigrantes alemães no Itajaí", desenho da autoria do Dr. Fritz Hofmelster, 1886. Publicado na revista alemã 'Transpondo terra e mar" nº 12. Acervo: FGML.



e até mesmo às margens do Itajaí-mirim.

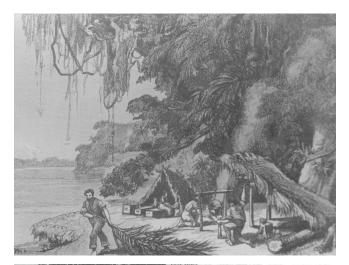
Apesar do declínio da economia baleeira, a pesca, a lavoura e a pecuária continuaram a predominar como base econômica da região. Já se tinha conhecimento sobre a possibilidade de navegar rio adentro, o que tornou comum, na paisagem da época, encontrar às margens do Itajaí-Açu, mesmo que distante da foz, pequenas casas de campo cujas atividades agrícolas ou de corte e beneficiamento da madeira, que utilizavam a navegabilidade do rio para o escoamento dos produtos resultantes dessas atividades exploratórias.

Embora houvesse os incentivos migratórios e um projeto de ocupação para as regiões meridionais ainda no século XVIII, o Vale estava "vazio". Mesmo com uma primeira leva de imigrantes que se instalaram na ilha do Desterro e na atual Porto Belo, vindos da colônia dos Açores, foi somente no século seguinte que houve grandes incentivos à criação de colônias no Vale, visando a conectividade do território e seu domínio. A Serra do Mar era um difícil obstáculo a ser ultrapassado, portanto, o acesso ao planalto e sua ocupação eram incompreensíveis. Dessa maneira, o agora Império Brasileiro entendeu que só seria possível a transposição desse impedimento físico-geográfico através do Vale do Itajaí, uma vez que o rio segue um caminho adequado em relação ao terreno acidentado que o cerca.

Um dos principais movimentos migratórios, e em grande volume durante o restante do século XIX, foi de origem alemã, por parte dos camponeses buscando refúgio das degradantes condições vividas nos campos e na cidades de uma Alemanha em vias de modernização. Segundo Giralda Seyferth, até pelo menos 1871, é possível encontrar diversos pequenos Estados no atual território alemão, reminiscência da estrutura político-econômica do feudalismo, em instáveis circunstâncias econômicas, uma vez que a redistribuição de terra não se deu de forma acessível à maioria que vivia no campo. Esse fato os obrigaram ao êxodo e à condição de proletários desqualificados, seja vendendo sua força de trabalho em outras fazendas que não as próprias – pequenas, engolidas pelos latifúndios dos nobres e, portanto, improdutivas em volume, ou pela obrigação de pagar altos valores para esses mesmos nobres – ou na cidade, nas fábricas, que exigem do trabalhador mais de catorze horas diárias, condições insalubres e salários insuficientes¹⁹. O trabalhador alemão, entre guerras de conquista de territórios ou constantes revoluções para mudança do status quo, se vê impelido à condição de aceitar as recentes campanhas de imigração para colonização do Novo Mundo; surge a oportunidade de ter, enfim, um pedaço de terra.

Seja por colônias do governo ou empreendimentos privados que visavam, a longo prazo, a venda das terras ao colono recém-chegado, foi por volta de 1850

¹⁹ SEYFERTH, Giralda. A colonização alemã no Vale do Itajaí-mirim: um estudo de desenvolvimento econômico. Porto Alegre: Movimento, 1974. 159 p. (Documentos brasileiros (J. Olympio) v.5).





39. Acima, "O primeiro acampamento na selva". Dr. Fritz Hofmeister, 1886. Abaixo, Imigrantes alemães 'O primeiro acampamento na selva". Desenhos de autoria de Dr. Fritz Hofmeister, 1886. Publicado na revista alemã 'Transpondo Terra e Mar", nº 12. Acervo: FGML.

que grandes levas de alemães chegaram ao Brasil, principalmente nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Neste mesmo ano, foi na Barra do Rio que Doutor Hermann Blumenau fundou a empresa de imigração alemã para receber os imigrantes para colonizar vale adentro, onde fundou sua colônia privada, que mais tarde culminou no município de Blumenau. "Foi com incentivo da Lei de Terras que às margens do rio Itajaí-Açu foram vendidas áreas em 1850 para iniciar a colônia Blumenau"²⁰. Esses imigrantes chegaram pela Vila do Santíssimo Sacramento de Itajaí, que os recebe e direciona vale acima, seguindo o rio até as últimas seções navegáveis.

A imigração alemã trouxe uma renovação dos ares na foz, que demorou a se desenvolver. As colônias que se firmaram às margens do Itajaí-Açu, em seus primeiros anos, consolidaram sua subsistência e um mercado interno. Posteriormente, puderam vislumbrar um excedente, cuja oportunidade de exportação foi conveniente graças ao porto na foz do mesmo rio. A água determinou tudo, ao perceber o rio como roteiro; foi caminho, deu alimentação e serviu como estrada.

²⁰ SCHMITT, op. cit., p. 73.

 $8.7 \, km$



40



41. Ponto de pesca de linguado entre vegetação densa, que fica sobre um resquício das guias-correntes do projeto da década de 1930. Diferenres perspectivas do mesmo ponto, janeiro de 2024. Acervo do autor.

Diferentemente dos molhes de Itajaí, apenas pedras mais bruscas, lascadas e irregulares formam os molhes de Navegantes, que se estendem desde a região onde se concentram os pescadores até o antigo pontal, hoje a continuação do rio e o farol da cidade. Deste lado do rio, como mencionado, há uma sobreposição de elementos para impedir o quebrar das ondas. O quebra-mar é composto pelas mesmas pedras que se encontram em Navegantes que, segundo me intuição, vêm do mesmo lugar: o Morro da Pedreira, região noroeste da cidade de Navegantes.

Saio dos molhes e do grande estacionamento com banheiros públicos, restaurante de praia, extensa área gramada, para seguir pelo deck interditado por onde vim. Dobrei à direita, segui pela calçada próxima à vegetação, onde foi possível abistar uma pequena praia. As pedras do molhe se prolongavam ali também, como que desenhando parte de um limite do rio — não o natural, mas um que impede a aproximação da praia, ou seja, de sua parte rasa. A vegetação de manguezal cobre todas as pedras, e na ponta é possível divisar um pequeno farol amarelo, ou quem sabe, uma sinalização para auxiliar a navegação. No término da vegetação, na extremidade das pedras, logo à frente do sinalizador, pescadores. Pelo Google Maps, o nome desta localidade é "ponto de pesca de linguado".

Nesse caminho que margeia o Morro do Atalaia, é possível encontrar diversas residências voltadas para o rio, e muitas delas possuem pequenas placas de venda de pescados e frutos do mar, aparafusadas em suas grades de divisa com a rua. Essas residências formam uma espécie de primeira camada entre rio e rua. E pensar que os acidentes geológicos do morro dificultavam o acesso por meio terrestre à praia de Cabeçudas, como também a possibilidade de redesenhar a embocadura do rio Itajaí-Açu, a fim de poder melhorar o acesso dos navios ao porto da cidade.

Desde 1905, havia demanda por melhorias na foz do rio e na infraestrutura portuária, uma necessidade já mencionada em relatos do século anterior, quando a cidade começou a tomar forma e o volume de embarcações aumentou, devido às manufaturas das antigas colônias do Vale do Itajaí, que desciam o rio para serem



42. Extração de pedras do Morro da Pedreira para construção dos molhes Norte e Sul, além das guias-corrente. Fonte: Paisagens Culturais Brasileiras: Rumo à Navegantes.



43. Trecho dos trilhos usados pelas locomotivas para levar as pedras até às obras dos molhes. Casa de máquinas, oficinas e escritório, 1912. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Guilherme Alipio.



44. Extração de pedra para o Molhe Sul, e abertura da estrada de acesso a Cabeçudas, junho de 1938. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Gustavo Baião.



45. Ressaca durante a construção do Molhe Sul, atual molhes da barra de Navegantes, de onde parti. Junho de 1939. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Fernando Morauer:

exportadas no porto. Para alterar a dinâmica da paisagem natural que atrasava o desenvolvimento da cidade por conta do pontal de areia e da corrosão das margens direita e esquerda do rio, foi proposta a construção dos molhes da barra, uma estrutura costeira com o objetivo de manter aberta a passagem dos navios e evitar novos assoreamentos. Dessa forma

"[pedras] são retiradas dos morros que fazem limite com a planície litorânea de Navegantes, no bairro Pedreiras, e são trazidas até a desembocadura do rio via trilhos de trem e carros a vapor, de onde são distribuídas para os dois lados do rio, movimentando o que hoje é o centro de Navegantes".

Para essa empreitada, foi necessário dinamitar e abrir caminho pelo morro, a fim de instalar a infraestrutura necessária às obras de regularização da embocadura do Itajaí-Açu. "As novas obras representaram a intervenção no porto natural, que deixou de ser designado desse modo, e a consolidação das atividades portuárias na região central".

As primeiras obras realizadas no rio, ainda nas duas primeiras décadas do século XX, não só sofreram com atrasos e falta de verba, como também as soluções previstas à época não foram capazes de resolver os problemas enfrentados, que persistiam em atrapalhar o crescimento do porto e da cidade³. Enquanto grande parte do centro da cidade já havia um cais de saneamento regularizado e em funcionamento, o que consolidou o porto da cidade próximo ao núcleo fundador, às margens da primeira igreja, a resolução dos conflitos na embocadura ainda era lenta. Mesmo "após as primeiras obras de melhorias na entrada da barra, algumas embarcações continuavam enfrentando problemas para chegar ao porto e muitas optavam por atracar na enseada de Cabeçudas"⁴. Em um momento político favorável, quando o itajaiense Victor Konder veio a ocupar, em 1926, o mesmo cargo de Ministro de Viação e Obras Públicas como fez seu conterrâneo Lauro Müller, em 1902, foi lançado um novo olhar sobre a mesma problemática em relação às condicionantes do rio Itajaí-Açu e sua embocadura, exigindo uma revisão dos projetos feitos até então e procurando uma nova solução:

"Para viabilizar o empreendimento, ordena a execução – mediante contrato com a Companhia de Mineração e Metalurgia do Brasil

111

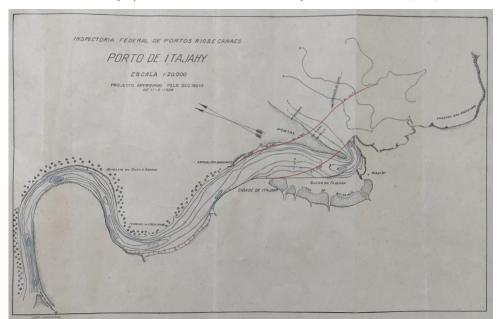
¹ SERRAGLIO, João. Entre balneários e pontais: a invenção da paisagem em navegantes. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de (org.). Paisagens Culturais Brasileiras: rumo a navegantes. São Paulo: Marcos Carrilho Arquitetos, 2014. p. 86.

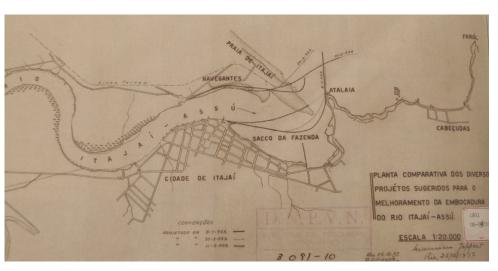
² SCHMITT, op. cit., p. 91

³ SERRAGLIO, op. cit..

⁴ SCHMITT, op. cit., p. 89.

- 46. Primeiro mapa, "Porto de Itajahy", projeto que mostra o porto no centro da cidade e o desenho das guias-correntes, buscando romper com o pontal, maio de 1928. Acervo: FGML.
- 47. Segundo mapa, Planta comparativa dos diversos projetos sugeridos para o melhoramento da da embocadura do Rio Itajahy-Assú, 1937. Fonte: "Porto de Itajaí", de Hilene Russo (2013).





A MONTANTE

(Cobrazil) e projeto da Inspetoria Federal de Rios, Portos e Canais (IFRPC) - das defesas das margens esquerda e direita do rio e dos molhes nas duas margens "5".

Estudar as diferentes formas e níveis de profundidade da embocadura do rio Itajaí-Açu foi crucial para revelar o quanto o porto dependia do comportamento do pontal. Assim, esses estudos mostraram a urgência com que os melhoramentos e intervenções na paisagem natural da foz precisavam ser feitos, a fim de promover o crescimento tnato do porto quanto do município.

Os novos estudos tornaram necessária a revisão dos projetos que foram feitos ao longo dos anos, pois a falta de conhecimento das condicionantes locais resultou em atrasos e em um projeto atrapalhava o porto, segundo o engenheiro responsável por comandar a Comissão de Estudos do Porto de Itajaí e Rio Cachoeira em 1935, Thiers de Lemos Fleming⁶. A equipe esteve responsável pelo estudo das guias-correntes e dos projetos elaborados para os melhoramentos do porto e da embocadura, que incluíam desenhos desde 1903 até 1928. Na imagem 47, é possível observar os diferentes traçados pensados para os molhes, bem como o tamanho do recorte que seria necessário fazer no pontal. A equipe da Comissão de Estudos do Porto de Itajaí achou que "seria mais adequada a construção de dois diques longitudinais de enrocamento, em substituição ao sistema de espigões⁷". Também, foi proposto o reforço nos molhes já construídos, como a aplicação dos diques de enrocamento nas margens da cidade que sofriam com a erosão.

O ano de 1937 marca a continuação das obras para a foz, paralisados por conta do golpe de 1930 e da instabilidade política que se seguiu a este período. Após a conclusão das obras, as margens do rio e o Pontal, que até eram indomáveis e um grande problema para a cidade, ganharam estabilidade por conta dos reforços dos molhes. Efetivamente, uma parte do Arraial de Navegantes e da Praia de Itajaí deixa de existir. No entanto, os molhes oferecem um novo espaço, com duas projeções de pedra e novas praias entre os espigões, que acumulavam a areia e impediram a formação de um novo pontal.

As condições urbanas neste período contam com a expansão da cidade no sentido norte-sul. No mapa da imagem 47, observa-se que o Saco da Fazenda está mais ocupado, com arruamentos e lotes voltados ao comércio portuário, como os pátios onde ficavam expostas a madeira para exportação, esperando para serem fiscalizadas e regularizadas pelo Instituto Nacional do Pinho (INP). Cabeçudas possui um novo acesso à beira-mar, resultado das obras realizadas para a construção dos

⁵ SERRAGLIO, op. cit., p. 86.

⁶ RUSSO, op. cit..

⁷ Ibid., p. 105.



48. Desenho completo da última solução adotada para o rio, com os espigões perpendiculares às guias-correntes e a reformulação do pontal norte. Sem data. Fonte: Paisagens Culturais Brasileiras: Rumo à Navegantes.

molhes. No centro do mapa, notam-se os primeiros indícios da expansão da cidade a oeste, já que, até então, o centro urbano se restringia às margens do rio, onde a dinâmica comercial da cidade estava diretamente ligada ao cais do porto.

Na entrada que leva aos molhes da barra e ao bairro de Cabeçudas, edificações em altura são construídas impondo-se em frente ao paredão verde do Morro do Atalaia. E o calçadão que leva à praia de Cabeçudas teoricamente continua aqui com os mesmos elementos, calçada e ciclovia. Escondido atrás de árvores, encontrei uma estátua em homenagem ao itajaiense Victor Konder, irmão de Marcos Konder, político, historiador e poeta da cidade. Nela, está escrito "A // Victor Konder // O povo da sua terra".

Apesar de haver mapas e projetos, reclamações e exigências de melhoramento do porto desde o final do século XIX, e com a devida atenção dada por Lauro Müller ao município entre 1902 e 1906, somente com Victor Konder o rio pode ter a forma que tem hoje. Entendo, assim, a localização dessa estátua logo à entrada para os molhes, para a praia do Atalaia e para a praia de Cabeçudas que, além de eternizar uma homenagem a um político por seus feitos, recorda-me de uma passagem de Serraglio, onde diz que

"[...] o rio, em sua forma natural, é perigoso. É preciso que o homem intervenha no seu leito, domesticando-o, deixando-o apto para receber as embarcações cada vez maiores e mais velozes. A forma do rio é contaminada pela presença da máquina, pelas suas dimensões e pelo desenho de seus movimentos. O rio deixa de ser um espaço natural e torna-se, em parte, um espaço artificial, pois o homem transforma o próprio rio em máquina, lugar de eficiência e economia de movimentos, características da máquina. Para ser eficiente, é preciso ir rápido".

As necessidades da cidade e do porto afetam o espaço, transformando-o com intuito de otimização e funcionalidade. E, mesmo que a natureza sempre encontre uma maneira de retomar alguns espaços que lhe foram retirados, isso ocorre sempre em em concomitância com o desenho humano.

Percorro a pista de skate, passando pelo portal de celebração que formaliza uma aliança política entre as cidades-irmãs de Itajaí e Sodegaura, no Japão, e sigo em diração à margem do Saco da Fazenda. Entre o manguezal, vislumbro as antigas guias-correntes construídas pela metade no projeto de 1928. Mesmo o projeto posterior da década de 1930, que seria efetivamente o "correto", não deixou vestígios na paisagem. Com a estabilização do rio e o contínuo desenvolvimento de navios cada vez maiores, o próprio desenho que marcou a foz por décadas se tornou ob-

⁸ SERRAGLIO, op. cit., p. 85.



49. Sem as guias-correntes, a depender da profundidade do assoreamento, o risco de entrar no rio era alto. Na foto, Navio Grossherzogin encalhado em um banco de areia na Foz do Itajaí-Açu, década de 1910. Fonte: Itajaí de Antigamente.

soleto, deixando para trás apenas um sussurro do que foi, de seu processo e de seu erro. O que fica na paisagem e no meu sentimento é apenas a transformação como princípio, e a compreensão do constante estado de mudança que o território pode sofrer.



50. Panorâmica do rio com os molhes e guias-corrente em construção, vista de cima do Morro do Atalaia.



51. Embocadura do Itajaí-Açu após anos da execução do projeto dos molhes e guias-corrente. Vegetação nas enrocamentos, pontos de ancorâgem serguros para barcos de pesca, uma piscina "natural" no Molhe Norte, em Navegantes. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente. publicação de Abelardo dos Santos.

 $10.2 \, km$.

52. Percurso dos molhes da barra até a Beira-rio. Primeiro, vista de uma pequena praia pro Saco da Fazenda. Segundo, um bote às margens do enrocamento da Beira-rio com maré baixa. Terceiro, partida de um cargueiro, janeiro de 2024. Acervo do autor.







Na Beira-Rio, parque que margeia o Saco da fazenda, observo um navio deixando o rio Itajaí-Açu, rebocado por duas embarcações menores. Dei o azar de estar aqui, e não lá nos molhes, onde estive há menos de trinta minutos, para me deparar com essa cidade-móvel. A baía está tranquila e sem ondas. Como este parque é um aterro sobre a antiga Praia da Fazenda, seus limites são mais pedras de enrocamento, que se transformam em um muro baixo, possível de ser utilizado como assento, ainda que não seja tão confortável quanto um banco de praça.

Adiante, pedras soltas, botes esquecidos, um pilar de metal usado para amarrar a embarcação com água parada dentro. Acúmulo de matéria orgânica, uma terra lodosa, o cheiro de água salobra do manguezal, galhos contorcidos que saem da água. Com as nuvens de chuva passando, o tempo abrindo e o horário mais próximo do meio-dia, o movimento aumentou na rua, bem representado pela quantidade de cachorros sem dono deambulando nas redondezas. Enquanto o grande navio de contêineres saía ao fundo do rio, os barcos de pesca tomaram conta em um plano mais próximo, ancorados na baía. Pequenos trapiches de madeira aqui e acolá em péssimas condições permitiam à chegada em botes de madeira em estado lastimável similar.

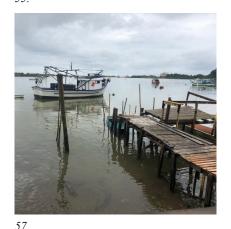
Uma pequena marina particular, onde a entrada no trapiche era proibida. Barcos à vela estavam estacionados perpendicularmente à estrutura de madeira que seguia para além das grades proibitivas. A água calma convidativa a um mergulho, infelizmente imprópria para tal atividade. Em contrapartida, essa baía é muito utilizada para lições de remo e de navegação em embarcações à vela. Uma iniciativa da Superintendência do Porto de Itajaí, em parceria com o município, é incentivar e propagar atividades relacionadas à navegação e ao mar, uma forma que o porto encontra de mitigar os efeitos da infraestrutura portuária na cidade. No pequeno píer diante de mim, está a Associação Náutica de Itajaí, ou ANI, cujo papel gira em torno de promover atividades náuticas, educativas e culturais, como aula de remo e vela. Como uma parte do porto organizado de Itajaí, o local recebeu a infraestrutura

122



Destrur ou danficar
florestas nativas
plantadas ou vegetação
fixadora de dunas,
protefora de mangues,
objeto de especial preser vação
constitui crime ambiental
previsto na lei 966578 art.50

56.





58.

A MONTANTE





60. Conjunto de fotografias da Beira-rio, janeiro de 2024. Acervo do autor.

necessária para a realização das atividades, como contêineres para salas de aulas, um deck e um trapiche¹.

Mais adiante, o manguezal é interrompido por outra marina, dessa vez, para embarcações luxuosas, desde lanchas até iates. Em uma discreta rampa de concreto que dá para a baía, quatro pessoas tentam tirar foto, sem sucesso, do navio que anteriormente saiu da Portonave, agora já como um pequeno ponto a flutuar no horizonte. Toda vez que algum navio entra ou sai na foz do Itajaí-Açu, todos param suas atividades para contemplá-lo, pois sabe-se da beleza desse evento, principalmente por sua efemeridade. Essa fruição visual não dura seus cinco minutos.

É como uma pausa para respirar, que neste caso, transforma-se em uma pausa para recordar, ainda que inconscientemente, das dinâmicas concomitantes que ocorrem neste rio. Ao atravessar para Navegantes, ou vice-versa, o *ferry-boat* pode ficar parado no lugar, enquanto que as águas à frente começam a ficar turbulentas, ondas transversais às margens se chocam contra as pedras de enrocamento, que dão lugar ao navio no leito do rio. De repente, uma parede se forma diante de mim. Homens embarcados da China, da Noruega, da Dinamarca, de Singapura, ora andam pelo convés, ora se debruçam no guarda-corpo no navio e se deixam ver pelos itajaienses e navegantinos que os contemplam, sempre impressionados e cheios de orgulho da própria terra.

Depois de passar por um bulevar ao lado do centro de eventos de Itajaí, pude ver o estacionamento dos iates da marina particular, empilhados em um galpão de estrutura metálica. Aos fundos do terreno da marina, encerrado por grades que impedem o acesso, uma placa de obra, dizendo "Estamos trabalhando por uma cidade melhor// O transtorno é temporário, o benefício é permanente// Parque Ecológico e Náutico de Itajaí". Enquanto isso, uma terra arrasada em frente, mostrando as próprias entranhas revolvidas pelas obras. A baía se fecha na embocadura do rio, boias no mar aparecem, a linha do horizonte também. No final da placa, uma logo estranha. "Itajaí 2040// Moderna e sustentável". O que isso significa? O que se pensa para o município durante esses próximos anos, até chegar na década de 2040? Dúvidas e mais dúvidas. Uma paisagem natural modificada, que culmina na paisagem do ambiente construído que abraça a mudança, um cenário de adaptabilidade em relação ao meio inserido.

Após uma rápida busca, a iniciativa "Itajaí 2040" é apresentada em seu site como "um plano de administração pública que formula metas e objetivos para serem cumpridos a curto, médio e longo prazos"², apoiando-se no planejamento estra-

59.

¹ RUSSO, op. cit..

² VOLPATO, Alcides (org.). PEMI: planejamento estratégico do município de itajaí. Planejamento Estratégico do Município de Itajaí. Disponível em: https://pemi.itajai.sc.gov.br/pemi-2040/. Acesso em: 14 maio 2024.





62. Construção do Parque Ecológico e Náutico de Itajaí. Terra revolvida e placa, janeiro de 2024. Acervo do autor.

126

tégico para repensar o futuro da cidade. Em uma página que explica seus objetivos, o texto começa apresentando o contexto para essa iniciativa, ao mencionar que "em 2017 Itajaí decidiu reinventar sua forma de administrar a cidade e transformou a gestão do executivo municipal em um sistema empreendedor, planejado, dinâmico e inovador"³. Dessa forma, propõe a adoção da metodologia do plano estratégico para a gestão do município, com o objetivo aproximá-lo dos princípios mercadológicos e empresariais, com a ideia de que a cidade enfrentaria desafios semelhantes aos de uma empresa privada⁴.

A cidade torna-se uma empresa que, dentro de seus padrões, compete com outras cidades para gerar lucro, obtido através de seu consumo. Assim, a venda se dá por meio de atributos específicos que definem a cidade⁵. Considerando que Itajaí é um conhecido ponto comercial internacional e uma importante parada turística no país, sua proximidade com o mar e seus descendentes acorianos servem como possível ponto de partida para a criação de uma imagem para o consumo; uma cidade acoriana frente-mar.

Severino, em seu trabalho sobre a origem da imagem açoriana associada ao município, corrobora com esses elementos comuns da paisagem itajaiense na atualidade, onde

> "[...] Itajaí apresenta-se atualmente, através das estratégias montadas pelo poder público municipal e suas instituições, principalmente após a institucionalização da festa da Marejada, como de origem açoriana. Os discursos produzidos reafirmam valores e práticas vinculadas ao mar, ao litoral, à pesca, em uma perspectiva que constrói e veicula aspectos de uma cidade com origem açoriana. A ligação da cidade com o mar – através da indústria da pesca e do próprio porto - é tomada a maior virtude de seus habitantes, que seriam portadores de uma cultura operacionalizada neste ambiente"6.

Essa associação só é possível através do entendimento da imagem da cidade, principalmente como um fenômeno que "não é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação aos seus arredores". Portanto, é preciso considerar o contexto histórico e econômico que culminou na formação do município de Itajaí. A imagem que se constrói é "produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança dessas ex-

³ VOLPATO, op. cit.. Acesso em: 14 maio 2024.

⁴ VAINER, Carlos. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO-EMPRESARIAL. Pátria, empresa e mercadoria: a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. A Cidade do Pensamento Único. 2000. Desmanchando Consensos. Petrópolis: Vozes.

⁶ SEVERINO, José Roberto. Itajaí e a identidade açoriana: a maquiagem possível. 1998. 160 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998. p. 91.

⁷ LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, [1960] 1999. p. 200. p. 1.

periências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação"⁸. Neste caso, a iniciativa do plano estratégico itajaiense visa consolidar essa imagem para consumi-la e vendê-la como um produto, que forma a experiência de usufruição da cidade associada ao capital turístico e uma importante estratégia de *marketing* por parte do poder público.

A imagem histórica, junto da imagem náutica, culmina na espetacularização de uma porção da cidade para transformá-la em uma mercadoria de consumo. Como traça Debord, o espetáculo gerado pela imagem da cidade

"apresenta-se ao mesmo tempo como a própria sociedade, como uma parte da sociedade e como instrumento de unificação. Como parte da sociedade, ele é expressamente o setor que concentra todo o olhar e toda consciência. Pelo fato de esse setor estar separado, ele é o lugar do olhar iludido e da falsa consciência; a unificação que realiza é tão somente a linguagem oficial da separação generalizada".

Entretanto, essa atmosfera afeta apenas uma parde da cidade, cuja intenção turística da cidade propicia a reorganização de seu espaço urbanoem resposta à reestruturação da economia global contemporânea. Entre o consumo da imagem da cidade e a adoção do plano estratégico como maneira de revitalizar sua gestão e manter o município competitivo como uma empresa, é possível perceber, como aponta Zukin,

"[...] que algo mudou na maneira como organizamos o que vemos: o consumo visual do espaço e do tempo, que está ao mesmo tempo acelerado e abstraído da lógica da produção industrial, obriga à dissolução das identidades espaciais tradicionais e a sua reconstituição sobre novas bases. De um modo geral, a pós-modernidade ocorre como um processo social de dissolução e rediferenciação e como uma metáfora cultural dessa experiência"¹⁰.

Portanto, há a renovação dos espaços para o consumo, enquanto a apropriação cultural torna-se uma estratégia para aumentar o valor econômico de certas regiões da cidade¹¹. A paisagem histórica do poder mercantil e industrial itajaiense agora é vista sob a ótica da apreciação do espaço — ou da forma construída — como produto cultural para consumo. Diante dessa relação de poder que o porto exerce sobre a cidade, o que resta como produto para consumo cultural? A disposição do porto organizado como instituição, com suas constantes alterações na natureza do rio e na

A MONTANTE A IMAGEM DA CIDADE 129

⁸ LYNCH, op. cit., p. 4.

⁹ DEBORD, Guy. A sociedade do espectáculo. 14º reimp. Rio de Janeiro: Contraponto, 2016. p. 14. 10 ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. trad. Silvana Rubin Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, [S. l.], n. 24. 1996. p. 81. 11 Ibid..

63. Barcos atracados no parque de eventos da Volvo Ocean Race, corrida de regatas ao redor do mundo, 2011. Fonte: https://theoceanraceitajai.com.br/

64. Saída de regata pela embocadura do rio, acompanhada por torcedores. 2018. Fonte: bcnoticias.com.br





reconstrução de sua frente d'água, como exemplificado pelo parque da Beira-Rio, o morro do Atalaia e os molhes da barra, busca não somente a eficiência portuária, como tambem a redução dos impactos dessas atividades tão próximas ao centro do município. Além disso, toda a construção simbólica da memória coletiva da cidade em relação à cultura açoriana e pesqueira — que poderia valorizar as outras origens étnicas e culturais do município, como os imigrantes alemães - reflete a forma como a paisagem urbana pós-moderna permite que cultura e poder se alinhem, de maneira que transforma a cidade em um bem de consumo.

Atrás do centro de eventos, uma linha de cercas metálicas unidas guia um percurso, apesar de não haver ninguém no espaço. Uma grande área asfaltada sem uso imediato, com postes próximos à calçada e às margens do rio, apresenta pinturas no chão que emulam desenhos de trânsito. Pela irregularidade do asfalto, poças d'água brotam aqui e acolá, formando uma grande superfície opaca e reflexiva. A este espaço, um grande estacionamento a céu aberto, falta uma função definida. Sua utilização varia conforme a época e os eventos programados, como festivais de cerveja, exposição de carros antigos, parques de diversões itinerantes, e, claro, a Mareja, a tradicional festa açoriana da cidade. Entretanto, o principal evento que utiliza este vasto espaço é a Volvo Ocean Race.

Desde 2011, Itajaí é uma cidade-sede da Volvo Ocean Race, uma das regatas mais antigas e renomadasdo mundo, realizada desde a década de 1970. Este evento de longa duração se estende por aproximadamente sete meses, com trinta e duas mil milhas náuticas percorridas, o que equivale a mais de sessenta mil quilômetros ao redor do globo. A última edição da regata, realizada em 2022, incluiu parada em sete cidades: a largada ocorreu em Alicante na Espanha, em 15 de janeiro, seguida por Cabo Verde no continente africano, Cidade do Cabo na África do Sul, Itajaí no Brasil, Newport nos Estados Unidos, Arhus na Dinamarca, Haia na Holanda e finalizando com a chegada em Gênova na Itália, prevista para julho 12.

Lembro-me da minha professora de geografia da sexta série comentando sobre o ingresso de Itajaí como cidade-sede desse grande evento, de como traria muito movimento, turistas de todas as partes do mundo, como seria bom ao comércio local. Senti um frio na barriga. Itajaí, participando de um evento como esse? Mas somos tão pequenos e insignificantes, pensei ingenuamente com meus doze anos de idade. O antigo centro de eventos da cidade foi rapidamente demolido para dar lugar a essa nova estrutura, um grande auditório, com dois níveis de mezanino que se abriam para o grande átrio central. Ao lado, justamente o espaço vazio necessário à organização da Volvo Ocean Race, a extensa área asfaltada do aterro, feita às pressas para comportar o evento. A reforma do cais era necessária para que

¹² IMOBILLE Negócios. Curiosidades sobre a The Ocean Race. Disponível em: https://blog.imobillene-gocios.com.br/curiosidades-sobre-a-the-ocean-race/. Acesso em: 15 maio 2024.

65. Conjunto de fotografias do terreno usado para a Volvo Ocean Race vazio, fora da temporada de eventos, em um dia qualquer, janeiro de 2024. Acervo do autor.

6









67. 68.

A MONTANTE

pudesse comportar as seis regatas que chegavam de Auckland, na Nova Zelândia. O vazio foi preenchido por diversos quiosques de venda de comida, estandes para simular as condições das embarcações em meio à imensidão do oceano, um planetário e outras instalações para a disseminação de tecnologias e de empresas patrocinadoras do grande evento. Segundo o site The Volvo Ocean Race Itajaí, mais de duzentas e cinquenta mil pessoas visitaram a Vila da Regata em Itajaí, sendo nas edições seguintes o número de visitantes só aumentou, por conta da boa receptividade da cidade-sede.

Diante do vazio, emerge a imagem de uma cidade formada por um porto, com uma história profundamente ligada às navegações e ao mar. A escolha de Itajaí como cidade-sede, em vez do Rio de Janeiro, não é surpreendente. O movimento turístico e a construção midiática em torno de um evento náutico apenas reforçam a imagem de cidade que se sustenta no *marketing* e na sua conexão com o mar. Itajaí representa a síntese da tradição do município vinculada à modernidade que sempre buscou, integrando-se ao mundo através do seu rio.

Na primeira grade tombada, meti os pés entre as barras verticais e cheguei do outro lado, tão sem nada quanto o espaço onde estava. Um letreiro escrito "Itajaí", cujas letras remetem sempre ao mar, às embarcações. Um barco à vela em uma silhueta de alto mar, sob dois pássaros no céu e o astro-rei. O "J" da palavra Itajaí toma a forma de um anzol, enquanto que abaixo do letreiro, signos diversos: uma âncora, novamente um barco à vela, um peixe, um leme, um camarão, a rosa dos ventos, e para terminar, as ondas do mar. Além disso, "www.visiteitajai.com.br" termina esse grandioso totem.

A imagem criada na cidade "desempenha também um papel social. Pode fornecer a matéria-prima para os símbolos e reminiscências coletivas da comunicação de grupo"¹³. Esta síntese conveniente dos símbolos itajaienses leva a refletir sobre como a paisagem da cidade pode ser afetada por essa construção em torno da cultura náutica, intrinsecamente ligada à história do município. Se paisagem atua como recorte, condicionada pela subjetividade do observador, é possível olhar para o entorno: as margens do rio, as pedras sujas e encardidas pela maré que sobe e desce, os navios cargueiros de mundo afora, os contêineres, o rio e suas particularidades. Com essa sensibilidade, é possível encontrar nesses pequenos pontos banais a beleza que o senso de pertencimento e apreciação da cidade.

Como aponta Lynch, "uma boa imagem ambiental oferece a seu possuidor um importante sentimento de segurança emocional. Ele pode estabelecer uma relação harmoniosa entre ele e o mundo à sua volta"¹⁴, de forma que a imagem coletiva da cidade se soma ao *marketing* urbano, consolidando esta relação que

¹³ LYNCH, op. cit., p. 5.

¹⁴ Ibid., p. 5.

69.







72. Conjunto de fotografias das margens do Itajaí-Açu no Saco da Fazenda, corrigidas antes do projeto das guias-correntes, janeiro de 2024. Acervo do autor:

se retroalimenta e que faz pulsar a relação do indivíduo com o meio, pois "[...] também reforça a profundidade e a intensidade potenciais da experiência humana"¹⁵. Ao mergulhar no cotidiano e caminhar pela cidade, confronta-se o poderoso símbolo que ela representa e sua condição na contemporaneidade. Esse confronto permite tensionar e distorcer a imagem, fato que me faz aproveitar a oportunidade de entender as diferentes paisagens que se sobrepõem e como elas se manifestam no presente.

Além de mim, uma família anda de bicicleta nesta vastidão asfaltada e úmida. Um pai, uma mãe, e dois meninos se divertem. Já no cais, vejo o espaço de espera para as regatas da competição, além daquilo que compõe a margem do rio. Uma ave desliza suavemente pelo rio. Mesmo com a entrada e saída de diversas embarcações, um navio-draga, de origem holandesa, retira os sedimentos do fundo do rio e carrega sua embarcação, para liberar este peso adquirido em alto-mar. Um trabalho que vai e vem, vem e volta, repetidas vezes, nos intervalos de tráfego fluvial. Embora não seja tão intenso quanto o tráfego rodoviário, a movimentação neste rio, desde que saí de casa até este ponto da caminhada, foi mais do que esperava.

A MONTANTE A IMAGEM DA CIDADE 135

¹⁵ LYNCH, op. cit., p. 5.

 $10.2 \, km$



73. Vazio da antiga Sul-Atlântico, primeira empresa de pescados a nível industrial de Itajaí, janeiro de 2024. Acervo do autor.

Estou no que não restou da antiga Sul-Atlântico, empresa de pesca de sardinha onde minha mãe e minha tia trabalharam por um longo tempo na década de 1980. Antigamente, as ruínas desta empresa, com suas estruturas envoltas por uma densa vegetação, era um lugar onde se concentrava usuários de drogas e pessoas em situação de rua. Hoje em dia, é apenas mais uma parte do expandido vazio asfaltado do centro de eventos. Das paredes que sobraram, o que ouviram, que tipo de ambientes havia ali? Neste espaço anulado, parte da minha família permaneceu trabalhando no auge dos incentivos à pesca industrial em alto-mar.

Minha mãe falava de como os barcos vinham cheios de sardinhas e eram tantas que a empresa distribuía aos funcionários para que levassem para casa. Os mestres de cada embarcação, que encabeçavam a pesca, experientes pescadores da região, eram os que mais faturavam em questão monetária nessas empreitadas. Quando voltavam à terra, recebiam seu salário e se encaminhavam diretamente à avenida Hercílio Luz para comprar os melhores e mais modernos itens para suas respectivas residências, como eletrodomésticos de última geração.

A Sul-Atlântico é uma das dezenas de empresas de pesca instaladas no Itajaí-Açu. O incentivo à pesca industrial surgiu em um momento de crise no porto, levando ao rejuvenescimento do antigo cais portuário no centro da cidade, em frente à primeira Igreja Matriz e próximo ao atual ferry-boat. Durante o governo de Juscelino Kubitschek que se pensou nesses incentivos, cujo intuito era criar uma mentalidade pesqueira no país¹. Contudo, foi somente em 1962, no governo de João Goulart, que a Superintendência de Desenvolvimento da Pesca (Sudepe) foi criada, fomentando o setor pesqueiro ainda incipiente em Santa Catarina e no Brasil no regime de volume de trabalho industrial.

Uma vantagem para as regiões sul e sudeste do país é a corrente marítima

¹ LINDENMEYER, Pedro Marcon. A construção naval e a cidade: uma história navegante. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de (org.). Paisagens Culturais Brasileiras: rumo a navegantes. São Paulo: Marcos Carrilho Arquitetos, 2014. p. 117–154.



74. Posto pesqueiro de Itajaí, 1975. Acervo: FGML.



75. Posto pesqueiro em um dos antigos trapiches do porto de Itajaí, 1979. Acervo: FGML.



76. Embarcação de pesca atracada no porto pesqueiro da cidade, 1981. Acervo: FGML.

fria das Malvinas, que estende até o Rio de Janeiro, aproximadamente, vindas do sul do mundo. Essa corrente é rica em nutrientes, o que resulta em peixes mais numerosos e de melhor qualidade em comparação com as águas quentes do resto do pais, fato que contribuiu para o direcionamento de grande parte dos investimentos nas regiões banhadas pela corrente fria. Estes incentivos, embora controversos em relação à administração pública das empresas relacionadas a esses programas, contribuiram para o desenvolvimento e reaquecimento do setor de construção naval em Itajaí e Navegantes².

As empresas criadas voltadas a esse mercado em ascensão ocuparam os antigos trapiches do Porto de Itajaí, estabelecendo-se na paisagem de maneira a retomar um espaço que outrora fora importante ao município e que, no entanto, havia ficado defasado por conta do novo porto. "O incentivo ao setor pesqueiro, também em nível nacional, fez com que no final da década de 1970, a indústria pesqueira de Itajaí contabilizasse vinte e oito empresas na foz do rio Itajaí-Açu"³. Com o novo terminal pesqueiro, além da infraestrutura do novo porto, que inclui o maior frigorífico da costa catarinense, a cidade consolidou sua imagem como um porto pesqueiro.

Outrora o maior exportador madeireiro do país, o porto de Itajaí passou por grandes mudanças ao longo dos anos em relação às suas exportações. Isso me faz refletir que "a paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; [...] uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, e uma herança de muitos diferentes momentos"⁴. A paisagem atual de Itajaí é um exemplo claro do caráter sedimentar que ela assume a partir do que o tempo produz nela. Como na reforma de um edificio, materiais são sobrepostos, e uma camada é adicionada sobre a outra. Entretanto, objetos são substituídos, o que pode levar à eliminação de suas reminiscências. No caso de Itajaí, a renovação sempre condiz com o espírito do tempo em um amplo sentido de conexão com o globo e sua cultura hegemônica, a depender, ainda, do grau de vínculo da localidade com essas influências.

O espaço é continuamente renovado e modificado pelo feitio humano, enquanto que a paisagem, cuja condição inexorável emerge do momento de percepção e captura do impalpável, é o resultado da condensação cultural e das produções da sociedade no espaço. Pequenos detalhes que passam batido, que não são registrados em livros, imagens ou relatos, e que comumente são esquecidos, fazem com que parte dessa paisagem deixe de existir. Se todas as pessoas, de um dia para o outro,

² D'ÁVILA, op. cit.; LINDENMEYER, op. cit.;. GOULARTI FILHO, Alcides. Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina. Florianópolis: Editora UFSC. 2013. 324p.

³ POLLETE; MARENZI; SANTOS, 2012 apud Schmitt, op. cit., p. 133.

⁴ SANTOS, 2014 apud Schmitt, op. cit., p. 104.





77. Pesca artesanal, panorama portuário atual de fundo, 2021. Fotos de Julio Pollhein. Fonte: Itajaí de Antigamente.

A MONTANTE

tivessem retiradas de suas memórias aquelas ações e modificações que culminaram na cidade contemporânea, a cidade perderia suas camadas sedimentadas, deixaria de existir toda uma gama de realidades passadas. Assim, perde-se um pouco do seu substrato quanto à significação no cotidiano presente.

A memória coletiva desempenha um papel crucial na consolidação de uma sociedade, seja uma pequena vila, uma cidade do interior, ou uma metrópole, pois garante a perpetuação de atores cujos interesses em comum constroem uma história coletiva. Esse processo estabelece o pertencimento e a hospitalidade no cotidiano e fortalece a imagem criada coletivamente dacidade. Particularmente, o que desperta meu interesse e curiosidade nessa paisagem é a condição pessoal de ser neste espaço e tempo, e como me identifico com a materialidade que o compõe. Nesta paisagem, estão incrustadas inúmeras razões e intenções, que tem motivos o suficiente para sussurrar-me mistérios e desconhecimentos.

141



78. Cais do porto pesqueiro,uma nova tradição da cidade. As traineiras, embarcações de pesca, ocuparam o antigo porto da cidade, localizado no centro, atividade que durou por décadas a fio e culminou em uma nova imagem para a cidade. Sem data. Acervo: FGML.



79. Atual cais da cidade, em frente á Igreja da Imaculada Conceição. Ao fundo, Portonave em Navegantes recebendo um navio cargueiro cheio de contêineres. No primeiro plano, transeuntes em frente ao Píer Turístico parados na balaustrada observando um navio tomar seu rumo na embocadura do Itajaí-Açu. Pequenas cenas comuns do cotidiano, dezembro de 2023. Acervo do autor.

 $11.7 \, km$



80. Conjunto de fotografias do momento que um navio entra no estuário e soa seu sinal. Presença intermitente no centro da cidade, momento que todos param, olham e escutam, janeiro de 2024. Acervo do autor.





Quando um navio entra ou sai do estuário do rio Itajaí-Açu, é acionado seu sinal através da sirene de nevoeiro, que alerta outras embarcações e o porto sobre a presença e a movimentação do navio. Um longo sinal grave e volumoso ecoa pelos arredores do rio. Um som que preenche as ruas, que se derrama por entre as edificações do centro da cidade, e faz com os que dirigem, os que andam a pé ou pedalam uma bicicleta, voltem suas cabeças às ruas perpendiculares ao rio. De repente, uma embarcação cruza o ponto de fuga visual.

O navio sempre prevalece em escala, com suas torres de contêineres empilhados atravessando o céu. Ao segui-lo, voltei ao Mercado do Peixe, próximo ao Mercado Público. Seguindo por uma rua ao lado da marinha, onde há uma fábrica de gelo, chega-se no que as pessoas popularmente chamam de prainha, um lugar marginal comumente utilizado por jovens menores de idade para encher a cara e fumar cigarros, ou por usuários de droga que não querem se dispor de caminhar longas distâncias para se esconder das autoridades. Uma pessoa, em meio a escombros e lixo acumulado, dorme em uma barraca de camping, um viajante ou uma pessoa em situação de rua que deu a sorte de estar um pouco melhor equipada? Logo que o navio passou, uma traineira tomou seu rumo para a embocadura do Itajaí-Açu, próximo a um grande volume de concreto utilizado para amarrar os navios que atracam na marinha.

Bacias plásticas vazias ainda estão empilhadas nas docas do mercado do peixe, homens vestidos de branco e botas de borracha andam para lá e para cá. Próximo das onze horas da manhã, já estão menos atarefados, afoitos por um intervalo para mexer no celular ou conversar com colegas de outras bancas. Um homem caminha nesta região com um grande peixe em mãos, cabeça baixa, rodeado por seu trabalho e pensamentos nebulosos. O que restou do ambiente todo azulejado foi apenas a memória olfativa, o delicioso aroma de fresquíssimos frutos do mar.

Parei para descansar um pouco e beber um café no Mercado Público, similar em conceito a outros tantos espalhados pelo Brasil, porém de formato singular, 83.







85. Conjunto de fotografias de momento múltiplos do que se desenrola às margens do Itajaí-Açu; pessoas em situação de rua em espaços marginais, traineiras seguindo seu rumo ao porto pesqueiro, docas do Mercado do Peixe depois de um intenso movimento logo de manhã cedo. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

com as lojas fazendo o contorno externo da edificação, enquanto que seu interior está reservado a um pátio central, com uma bela fonte no centro. Em cada face do quadrilátero há um portão de acesso em ferro fundido, enquanto que a alvenaria que o cerca é formada por um arco. No pátio, pessoas esperam sentadas à mesa seus amigos e familiares para almoçar. Inagurado em 1917, o Mercado Púlblico passou por diferentes reformas graças a um incêndio em 1936 e um longo abandono na mesma década.

Por muitos anos, a imagem do mercado público ficou restrita a uma aparição fantasma, que às margens do rio, resistiu como uma das poucas edificações dos tempos de uma cidade em crescimento e modernização. Agora que foi revitalizada, seu uso foi restaurado, com seus arredores arborizados e espaço adequado para espalhar mesas ao ar livre. Este espaço é palco de uma vida cultural ativa, propiciando apresentações musicais e outros tipos de espetáculo. Já os fundos do mercado foi o lugar onde "bolsonaristas" fanáticos montaram acampamento por meses, no tão aguardado golpe de estado pela extrema-direita brasileira. Choque de realidades, com o mercado, um dos grandes patrimônios da cidade, atuando como muro que divide pensamentos diametralmente opostos.

No banheiro, antes de partir e pagar minha conta do café, deparo-me com uma reprodução fotográfica antiga do Mercado Público, posta acima dos mictórios. Foi possível notar no quadro a diferença entre os elementos de fachada de antigamente e dos atuais. Pergunto-me em que momento foi tomada a decisão da supressão dos adornos neoclássicos da fachada, pois hoje está muito mais limpa, como que a remeter uma verdadeira arquitetura colonial, na minha impressão.

Segundo o site ipatrimonio.org, após o incêndio de 1936, o mercado foi adaptado à arquitetura em voga na época, o *art-déco*. Se inicialmente o desenho do mercado era considerado eclético e imponente, marcado pela influência dos imigrantes de origem germânica¹, em outro, as linhas simples do *art-déco* acabaram por suprimir elementos da urbe que fazem parte da história heterogênea do município. O Mercado Público original foi um dos muitos edificios que simbolizaram o

"importante surto desenvolvimentista do final do século XIX e primeiras décadas do século XX. São edificios ecléticos, símbolos do progresso, implementados pela atividade portuária que se desenvolveu neste município. Aí está representada a arquitetura dos grandes casarões assobradados, dotados de imponentes frontões voltados para a rua principal com a nítida contribuição dos imigrantes alemães e italianos"².

¹ LUCENA, Caio Cardoso; SOSTER, Sandra Schmitt. Ipatrimônio. Itajaí – Antigo Mercado Público. Disponível em: https://shre.ink/mercadopublicoitajai. Acesso em: 02 maio 2024. 2 Ibid..

86.





87.



89. Fotografia do Mercado Público original, localizada acima de um mictório no banheiro masculino. O passado preterido da cidade em lugares convenientes, janeiro de 2024. Acervo do autor.



88. Conjunto de fotografias do Mercado Público de Itajaí. Acima, mercado após suas mudanças na fachada, que o deixaram mais condizente com a arquitetura à época, no estilo art dèco. Abaixo, seu desenho original, antes do incêndio que o interditou, com características da arquitetura germânica dos imigrantes que aqui se fixaram. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Fabiano Neves.

Porém, ao olhar com calma o quadro acima do mictório enquanto faço xixi, reflito sobre a reforma do mercado como forma de supressão de uma imagem do passado e a consolidação das tendências da época, em uma tentativa de renovar constantemente os espaços para que sua importância simbólica esteja sempre em consonância com o mundo contemporâneo.

A imagem da cidade que permanece no imaginário do itajaiense é frequentemente reforçada por suas festividades, como a Marejada, festa celebra a cultura luso-portuguesa em uma terra tipicamente açoriana. Não obstante a diversidade de imigrantes que Itajaí recebeu ao longo de sua história, incluindo alemães, italianos, africanos — à época, escravizados —, famílias do leste europeu, além de claro os açorianos e madeirenses, vindos de Itapocorói e da Praia de Itajaí, a impressão que domina a cidade de origens estritamente açorianas. A Marejada elabora uma narrativa monolítica que inventa uma identidade açoriana que não leva em consideração a pluralidade cultural da cidade³. Nesse processo, Itajaí é "tomada portuguesa, e a partir disso, é levada a esquecer os não-portugueses. A cidade da pesca, do porto, do litoral, é erigida sob uma redoma que impede que se veja o agricultor, ou o operário, por exemplo. Diluem-se diferenças culturais, diluem-se diferenças sociais"⁴.

Essa construção simbólica de uma identidade homogênea ao município reflete uma mudança de pensamento, e utilizo a transformação do mercado ao longo das décadas como metáfora para a mutação da imagem de Itajaí. No final do século XIX e início do século XX, a imagem que se pretendia para Itajaí era a do progresso ligada à elite que atuava diretamente nas atividades portuárias, predominantemente composta por imigrantes germânicos.

Com o crescimento econômico das importações e exportações, esta elite pode desenvolver um projeto de distinção social através de seus próprios símbolos, que, "ligados ao mundo pelo porto, recebiam as normas de conduta das mais finas e elegantes cidades do mundo: Paris e Rio de Janeiro – a da avenida central, não a dos cortiços. Cultos, higiênicos, educados [...]⁵". Essa população se distinguia do "populacho", parte da população, de origem açoriana e luso-brasileira, pobre e sem esperança da região, que tinha sua imagem ligada a características como o atraso, a preguiça, a falta de iniciativa e a modorra⁶.

Essa elite, segundo Severino, negava qualquer tipo de ligação com esse povo atrasado e miserável. A distinção não era meramente étnica, mas, acima de tudo, uma questão de classe, onde a civilidade atuava como ponto chave para a diferenciação. Não obstante serem imigrantes alemães, enxergavam-se como bra-

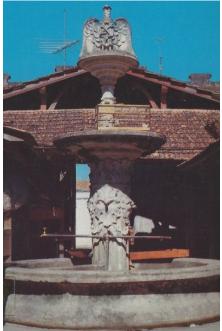
³ SEVERINO, op. cit..

⁴ Ibid., p. 90

⁵ Ibid., p. 88.

⁶ Ibid..





90. Fotografias do Mercado Público original 91. Atual pátio central, com toldo para e modificado. Sua característica fonte ao longo dos anos. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Fabiano Neves.



permanência das pessoas nos restaurantes, janeiro de 2024. Acervo do autor.

sileiros e buscavam projetar a imagem do "empreendedor, ao homem ilustrado e burguês. As elites eram formadas por um grupo de pessoas que construíram uma distinção e que procuravam dar o máximo de visibilidade para as suas atitudes e posições"7. Ao longo dos anos, este elemento se perdeu, e como o Mercado Público, seus adornos característicos e a materialidade que simbolizava um pensamento contemporâneo à época foi sendo paulatinamente suprimido e substituído, de forma que uma história foi sendo apagada, até que quase foi esquecida.

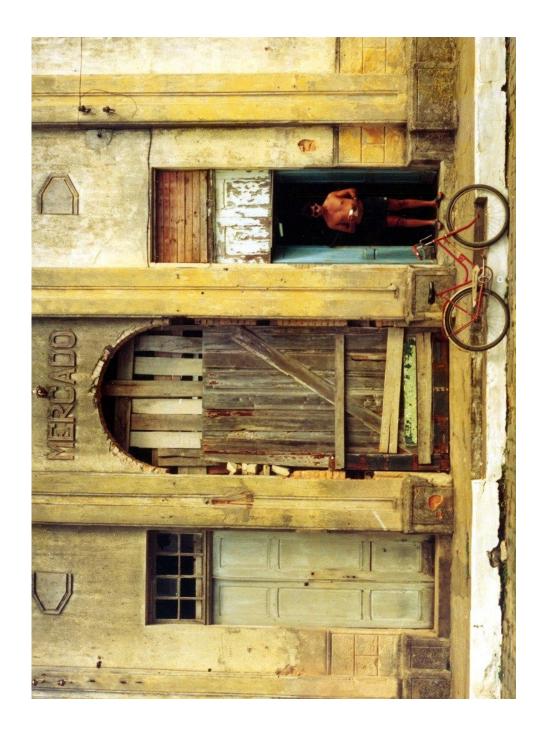
A mutação da imagem da cidade traz destaca virtudes do homem do litoral que até então nunca haviam sido celebradas culturalmente, como a sua simplicidade e a sua luta para estabelecer-se em longínquas terras da coroa portuguesa, contra todas as adversidades. A criação da imagem de Itajaí como luso-portuguesa é parte de um resgate étnico-cultural que reinventa certas tradições para construir uma imagem que pode ser ventida e consumida. Nesse contexto, parte da paisagem urbana itajaiense "também diz respeito a restauração e à renovação de antigos lugares, a sua abstração da lógica do capitalismo industrial ou mercantil, e a sua renovação como espaços de consumo na última moda, por trás das paisagens de ferro fundido ou de tijolos vermelhos do passado"8.

A transformação da arquitetura típica de uma épcoa da cidade, e a renovação da função de mercado vinculado ao rio e ao porto, para se transformar em um ponto cultural da cidade que serve de base à restaurantes e lojas de artesanato peixeiros, é um desses pequenos e tantos sussurros possíveis de serem ouvidos enquanto se caminha. Até então, não havia encontrado imagens do que era o mercado antigamente, exceto ao esbarrar sem querer no seu próprio símbolo posto acima de um mictório. A restauração de antigas partes da cidade para construir um novo uso em cima da história cristalizada, deformando sua forma original em razão da construção de espaços de consumo, estabelece o elemento-referência ao historicismo necessário à uma cidade cada vez mais genérica.

Ao lavar as mãos, deixo isso para trás. O ambiente do mercado é aconchegante em um dia como este, nublado, úmido e abafado, o cheiro de peixe frito é delicioso, e a vontade de simplesmente folgar em uma cadeira de madeira dura e pedir uma cerveja superfaturada quase corrompeu meus objetivos no dia de hoje.

⁷ SEVERINO, op. cit., p. 94.

⁸ ZUKIN, op. cit., p. 82.



92. Mercado Público de Itajaí em seu estado de longo abandono. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Magru Floriano.

12 km.

93. Praça do Marco Zero, em frente à Igreja da Imaculada Conceição, janeiro de 2024. Acervo do autor.



Volto a caminhar e cruzo com o píer turístico, onde ainda atracam muitos navios transatlânticos que passam pela cidade. Consigo perceber a razão de ser deste ponto de embarque e desembarque de turistas, pois traz à tona o valor histórico do ponto fundacional da cidade, fazendo com que as pessoas interajam com este lugar tão importante logo que saem dos navios. De fato, uma relação bem próxima com o turismo e a construção da imagem da cidade, além de aproximar os transeuntes intermitentes da principal avenida comercial das redondezas, o calçadão Hercílio Luz.

A praça do Marco Zero se encontra em frente ao píer turístico, e simboliza o ponto fundacional da cidade. Próximo à rua, há um grande pedestal de concreto aparente, com uma grande âncora circunscrita em um globo metálico, que representa as navegações e a exploração do mundo, que chegaram nesse pedaço de terra ao sul para fundar o município de Itajaí. Serigrafada em uma placa metálica, vemos a seguinte frase:

"Este marco assinala o feito memorável da Criação do Curato do Santíssimo Sacramento de Itajaí, em 31 de março de 1824, com que os pioneiros povoadores das margens do rio Itajaí-açu, e por causa de seu porto, sob a égide do Tenente-Coronel Agostinho Alves Ramos, neste lugar histórico, fundaram a cidade de Itajaí // Itajaí, 31 de março de 2004".

Esse marco foi inaugurado exatamente cento e oitenta anos após a criação do Curato, quando a Igreja Católica delimita uma região com um padre responsável pelas atividades religiosas, munido de uma mínima infraestrutura para tal, uma paróquia.

Do outro lado, uma outra placa, com dizeres do jornalista itajaiense Juventino Linhares: "O itajaiense sempre soube que, quem era vizinho do mar, podia tornar-se dono do mundo". Isso me faz pensar sobre como a cidade, por conta da infraestrutura portuária, sempre teve suas portas abertas ao mundo, ainda que neste pequeno pedaço de terra meridional. Uma frase importante que estabelece a relação





94. Acima, atual Igreja da Imaculada Concieção, conhecida como "igrejinha velha", primeira capela eregida na cidade. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

95. Abaixo, a mesma igreja e sua praça de frente, onde a cidade se consolidou. 1902. Acervo: FGML.

entre o global e o local, cujo tensionamento é perceptível pela forma como Itajaí e seu porto cresceram com a cidade.

Logo atrás se encontra a primeira capela da cidade, erguida pela primeira vez em 1824, antes mesmo do lugar se tornar um município em 1860. Alguns historiadores consideram a criação do Curato, idealizada por Agostinho Alves Ramos para atrair a atenção da Igreja Católica à região, como a verdadeira fundação do município. Outros, porém, veem as burocracias de emancipação do povoado em relação a Porto Belo como o principal marco da criação de Itajaí. Ainda assim, é necessário ver o importante pontapé logístico gerado pela criação do Curato, cuja primeira emancipação sinalizou o crescimento e a intenção de estabelecer uma povoação permanente na foz do Itajaí-Açu, em vista do potencial em relação às atividades agrícolas, madeireiras, pesqueira e portuárias.

A "igrejinha velha" diante de mim não faz jus a seu nome, que para alguns poderia ser pejorativo, mas que os itajaienses carregam com muito carinho no peito. A chamamos assim pelo simples fato de seu diminuto tamanho em relação à Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, que ao final da avenida Hercílio Luz se mostra imponente. A "igrejinha velha" tampouco se mostra velha, pois o que vejo é o resultado de seu último restauro, concluído em 2018, após o desabamento do teto em 2013, que levou à interdição do local¹. Além disso, todo o entorno da igreja e seus jardins, bem como a praça do Marco Zero estão de cara nova, reformadas em 2022, com o intuito de "destacar o potencial turístico do berço da colonização e ocupação da cidade, além de valorizar o patrimônio histórico e cultural da região"².

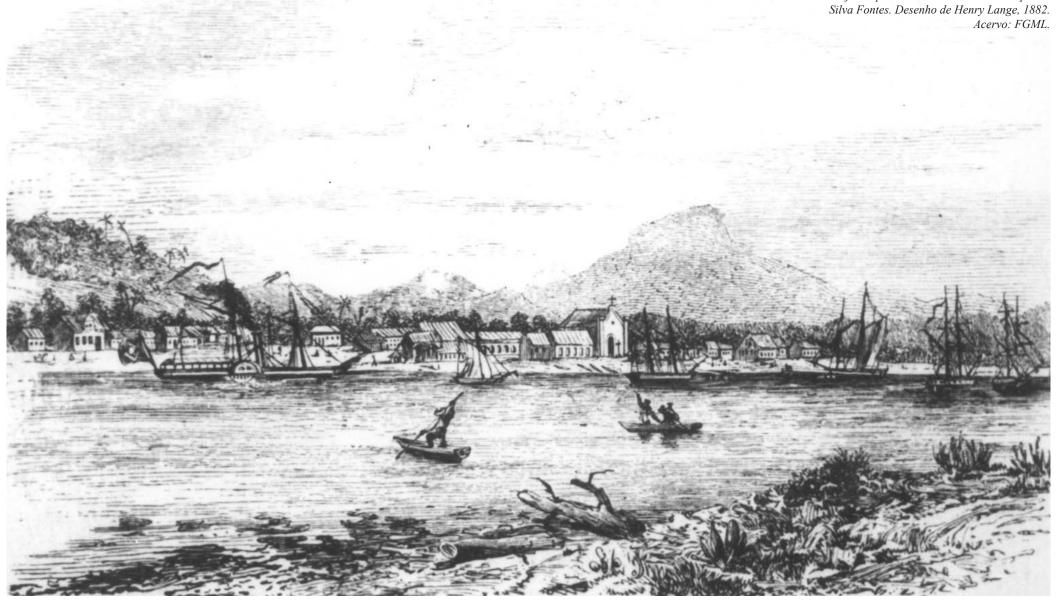
É interessante notar a atenção dada pelo município a um de seus marcos arquitetônicos mais antigos e significativos, que, mesmo assim, preserva pouco ou quase nada de sua origem devido às modificações que sofreu ao longo dos anos. Ao me deparar com ela, é fácil esquecer que originalmente era um simples templo de pau a pique, revestido de barro, por um escravizado chamado Simeão, a mando de Agostinho Alves Ramos — o nome serigrafado em uma das placas do Marco Zero, logo atrás de mim. Atrás da igreja, foi feito um cemitério, "determinando, assim, a fixação do núcleo urbano do lado direito do rio, criando-se, em 31 de março de 1824, o Curato do Santíssimo Sacramento do Itajaí", orago definido na ocasião para representar este povoamento.

Nesta grande planície às margens do Itajaí-Açu em que pouco mais de quarenta posseiros desinteressados na formação de um povoado estruturaram-se

¹ MUNICÍPIO de Itajaí. Município resgata parte de sua história com reinauguração de Igreja da Imaculada Conceição. Disponível em: https://itajai.sc.gov.br/noticia/20692/municipio-resgata-parte-de-sua-historia-com-reinauguracao-da-igreja-imaculada-conceicao. Acesso em: 25 abr. 2024.

² Idem. Entorno da Igreja Imaculada Conceição é fechado para revitalização do Marco Zero de Itajaí. Disponpivel em: https://www.itajai.sc.gov.br/noticia/28072/entorno-da-igreja-imaculada-conceicao-e-fechado-para-revitalizacao-do-marco-zero-de-itajai. Acesso em: 25 abr. 2024.

³ OLIVEIRA, op. cit., p. 38.



em torno de uma incipiente organização política local, surge a singela figura de Agostinho Alves Ramos. De origem portuguesa, morava na ilha do Desterro, onde gerenciava seu próprio comércio que abrangia grande parte do atual estado de Santa Catarina, cuja influência ia desde Laguna até São Francisco do Sul. Ao chegar na Foz do Itajaí-Açu, depois de entender a futura importância que este porto natural poderia oferecer ao comércio de exportação, onde moradores locais já exploravam



97. Planta dos proprietários de terras na margem direita do rio Itajaí-Açu em 1824. Nota-se, no canto superior esquerdo, terras de Mathias Dias de Arzão, descendente da família que primeiro ocupou as terras na confluência com o Itajaí-Açu e o Itajaí-Mirim. Também, que nas terras de José Coelho da Rocha foi vendido em 1822 o terreno que Agostinho Alves Ramos usou para fixar moradia na foz do Itajaí-Açu, e onde também cedeu parte de sua posse para a construção da primeira capela-curada da cidade, marco importante para o crescimento do povoamento. Acervo: FGML.

as potencialidades do local, constrói sua casa próxima ao rio, na atual rua Hercílio Luz com a rua Lauro Müller. Em uma pequena localidade, um "assentamento" sem ruas e estruturas viárias nem que rudimentares, fez do rio a sua principal referência, cujas margens alinhavam-se à casa de Agostinho.

Após alguns anos morando na região, consolidou um vasto comércio no rio, meio de transporte dos insumos plantados e extraídos; estendia-se Itajaí-A-çu a dentro, subindo o Vale. Um relato de Charles Ban Lede, engenheiro belga que posteriormente fundaria uma colônia que daria origem ao município de Ilhota, descreve sua estadia em 1842 em Itajaí, convidado por Agostinho Alves Ramos a conhecer sua rede comercial rio a dentro, bem como o potencial econômico à disposição do futuro colonizador.

"A Freguesia de Itajaí compõe-se de umas cinquenta casas, dispersas pelas margens do rio, perto de sua foz e ao longo da praia. Tem uma igrejinha, alguns pequenos estaleiros; é sede de um juizado de paz e residência de um Tenente-Coronel da Guarda Nacional. Para estas duas autoridades tínhamos cartas do Presidente, que nos apressamos a entregar. O Coronel Alves Ramos acolheu-nos perfeitamente e pôs à nossa disposição um iatezinho, no qual subimos o Itajaí Grande. mas aceitamos, apenas, pernoitar em seu engenho de farinha de mandioca. Sua fazenda era muito bem organizada; à margem do rio ficava uma serraria manual; mais para trás, em uma elevação do terreno, sua casa circundava de alguns cafezeiros, laranjeiras e algodoeiros, uma bela roça de mandioca, outra de milho e feijão, de cana-de-Açucar e de arroz, e no fundo, a mata virgem, da qual uns trinta hectares tinham sido abatidos e queimados, e que se alargava em hemiciclo, ao redor da casa"⁴.

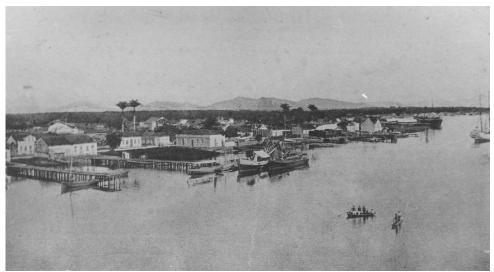
Apesar das atividades de cultivo e extrativismo em distantes partes do rio, sua casa comercial denotava um ponto central à sua logística comercial, além de ponto "fundacional" do que viria a se chamar cidade de Itajaí, pois dali ela cresceu e se desenvolveu, de forma que

"a introdução de uma 'casa de comércio' (e as demais que a sucederam) representou uma inovação importante no contexto socioespacial. Além de representar a formação de uma classe de comerciantes, esses estabelecimentos significaram, também, o núcleo inicial da acumulação capitalista local".

⁴ Fundação Ginésio Miranda Lins. Povoamento e Fundação do Curato. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (org.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 37.

⁵ MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais. 1995. 269 f. Tese (Doutorado) - Curso de Mestrado em Geografia, Concentração Planejamento Regional e Urbano, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995. p. 76.

98. Vista do Porto de Itajaí, de frente ao povoado que se consolidou ao redor da igreja. 1903. Acervo: FGML.



Como consequência desse pontapé comercial dado pelo Tenente-Coronel, as dinâmicas na região tomaram um crescimento, ainda que modesto, significativo, que estipularam um fazer típico das margens do rio. Como pontua Schmitt,

"Na década de 1870 destacavam-se, na foz do rio Itajaí-Mirim, funções relativas às atividades comerciais do porto natural e recepção dos imigrantes; nas margens do rio Itajaí-Mirim e do rio Itajaí-Açu distribuíam-se serrarias, engenhos de Açucar e de farinha, alambiques, ofícios de carpintaria da ribeira; enquanto na foz do rio Itajaí-Açu reuniam-se, além de comércios e serviços, funções religiosas, administrativas e políticas da vila".

É possível associar a liderança de Agostinho com a criação de uma primeira centralidade, que proporcionou o crescimento da vila entorno desses elementos. Compreender o ponto de partida da cidade é imprescindível para associar a futura locação do porto às margens da primeira Igreja. Assim, a Capela, ainda que rudimentarmente feita de pau-a-pique, e os negócios de Agostinho trouxeram uma renovação de ares à pequena localidade sem fins de crescimento, fato que atraiu novos moradores⁷. Portanto, há uma ligação intrínseca entre o povoamento e o porto natural da foz do Itajaí-Açu. Sem a compreensão da paisagem natural intocada e sua ressignificação para com o potencial náutico, não se pode determinar quando de fato o povoamento com vias de crescimento se consolidaria.

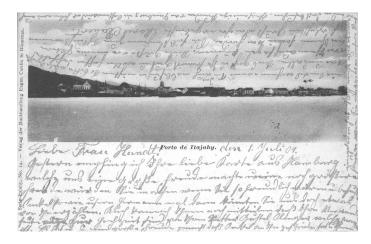
O encontro entre local e global, referindo-se àquilo externo à realidade cotidiana de Itajaí, pode ser visto como algo inerente à formação do porto na cidade. A condição de chegada e partida fez desse território um ponto à parte das cidades que não compreendem em sua paisagem as mesmas características naturais de um estuário, propícias à instalação de um porto. Pode-se deduzir que este tipo de característica não se refere a um porto especifico, mas a categoria portuária de maneira ampla, por conta dos tipos de particularidades que o porto imprime sobre um espaço, em especial o aparato que torna sua existência possível.

Outrossim, Serraglio comenta sobre o surgimento dos engenhos de farinha de mandioca, que não apenas proporcionaram um excedente na produção que ocorria nas margens do Itajaí-Açu, como também transformaram a paisagem: "[com] o surgimento da máquina, a paisagem passa a ser transformada a partir do ritmo desse novo elemento"8. O século XIX foi um período de grandes modificações, com a consolidação do sistema capitalista e da indústria, "novas formas de organização urbana foram criadas com a intenção de ordenar o deslocamento das pessoas e

⁶ SCHMITT, op. cit., p. 81.

⁷ Fundação Ginésio Miranda Lins, op. cit..

⁸ SERRAGLIO, op. cit., p. 79.







99. Cartões-postais à epoca do aumento de atividades no porto de Itajaí. Os dois primeiros datam 1904, o segundo, 1907. Acervo: FGML.

mercadorias, desenhando cidades adaptadas ao capital e suas necessidades". Com o avanço das colônias europeias que se estabeleceram Vale do Itajaí, como a de Blumenau e mesmo a de Brusque, a constante chegada de imigrantes às proximidades, e a consolidação do pequeno porto natural na confluência dos rios Itajaí-Açu e Mirim, firmou-se um ponto de encontro frequente para embarcações que venciam as dificuldades da barra para chegar até o porto¹º. Dessa forma, a cidade de Itajaí começou a adquirir, após anos de ocupação esparsa, uma importância por conta de seu porto e suas conexões marítimas.

Nos períodos de 1859 e 1860, a Vila do Santíssimo Sacramento foi elevada à condição de cidade, originando o município de Itajaí como se conhece administrativamente. A decisão, em certa medida apressada, de formalizar politicamente a vila em cidade foi tomada pela Assembleia Provinciana, poder representativo do estado de Santa Catarina, em vista da aparente futura importância econômica do Vale do Itajaí. Os alemães e italianos que chegaram à região em busca de uma terra, que não os fora oferecida em suas terras natais, trouxeram oportunidades de desenvolvimento comercial voltado à exportação, impulsionadas pelas manufaturas, pela produção agrícola en terras férteis, pela pecuários, e pela a extração da madeira de boa qualidade aqui encontrada. Aos poucos, a modorra dessa terra sem futuro começou a se dissipar, para dar lugar a grandes transformações.

⁹ RUSSO, op. cit., p. 46. 10 Ibid..



100. Colagem digital, panorâmica de diferentes passados, vozes que encontram caminhos para reverberar na atualidade. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

12,1 km.



101. Praça do Marco Zero. Busto em homenagem a Lauro Müller, de frente a um decoração de natal, janeiro de 2024. Acervo do autor.

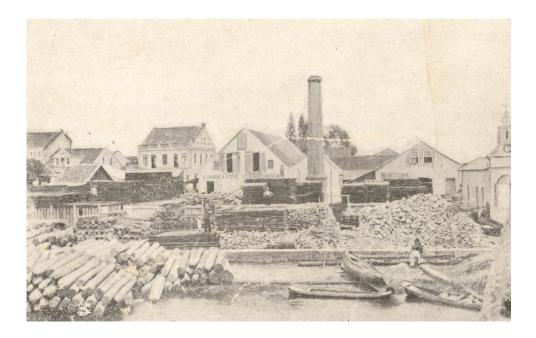
Seguindo a praça em direção à igreja depois do Marco Zero, próximo à rua, encontro um busto de Lauro Müller, erguido em homenagem ao centenário do seu nascimento, sendo ele considerado um dos itajaienses mais importantes para o município e para o estado de Santa Catarina. Esta singela homenagem não pode ser dissociada do seu lugar de colocação, justamente em frente à "igrejinha velha". Pois foi ele um dos responsáveis por atrair a atenção do governo federal às condições precárias encontradas na foz do Itajaí-Açu, onde paisagem natural já esgotada não era capaz de comportar a modernidade que entrava pelo porto.

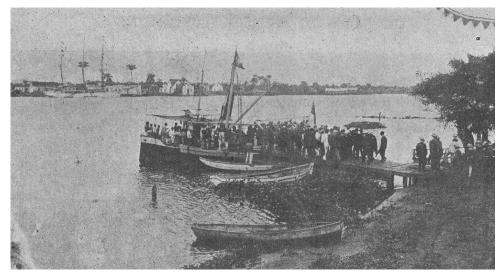
A recém-fundada cidade de Itajaí, até o final do século XIX, era uma pequena aldeia de pescadores, também habitada por comerciantes que seguiam uma linha similar de crescimento. Primeiro, abriam pequenos comércios e vendiam seus produtos oriundos, em sua maioria, de Blumenau e Brusque. Depois, agregavam a seus serviços a navegação, fato que não só os levou a criar suas próprias companhias de navegação marítima e fluvial, como contribuiu para modificar a paisagem do centro, consolidado em torno da igreja. Aqui, "construíam seus trapiches particulares ampliando a abrangência da zona portuária". Nas adjacências da pequena igreja da Imaculada Conceição, "os moradores viviam e conviviam em um local que atendia suas necessidades e o espaço urbano ia sendo construído e ampliado por meio das relações com a praça da igreja"². A partir do ponto fundacional estabelecido por Agostinho Alves Ramos, as principais vias foram construídas e estruturadas paralelas ao rio³. Destacam-se a rua Municipal, atual Lauro Müller, e a rua do Comércio, atual rua Dr. Pedro Ferreira, como as de maior importância, pois abrigavam a maioria das construções, "indicando um crescimento urbano no sentido norte e sul que acompanhava a foz do rio Itajaí-Açu em direção à foz do rio

¹ SCHMITT, op. cit., p. 82

² Ibid., p. 82

³ VIEIRA, Juliana Polli. A igreja do Santíssimo Sacramento e a Constituição da cidade de Itajaí. 2016. 221 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.





102. Serraria a vapor de Felix Busso Asseburg, de Itajaí, com vista do cais "Rua São Francisco" e no fundo à esquerda, a residência do Sr. Nicolau Burckhardt. 1907. Acervo: FGML. 103. No Pontal, embarcando para cidade de Itajaí. 1909. Acervo: FGML.

Itajaí-Mirim"⁴, onde ficava efetivamente o porto da cidade.

Amontoavam-se pilhas de madeira à beira do rio, originárias da própria cidade ou vindas do vale, o que fez com que ficarem associadas à paisagem da cidade por anos a fio. É o começo de uma mudança para uma região que, até então, era atravessada por uma

"quietude desalentada, em que as esperanças eram postas em uma melhor atenção dos governos e na melhoria sempre prometida do nosso Porto, cujas dificuldades de acesso atravancavam o progresso do Município. Vez ou outra o desalento parecia dar ocasião a um certo otimismo. Era quando os navios trazendo levas sempre maiores de imigrantes alemães e italianos atracavam no trapiche do barração de colonos, na Barra do Rio"⁵.

Graças à precariedade inicial do município em seus anos primordiais, esperanças eram postas em relação ao tão sonhado melhoramento do porto da cidade, já que as dificuldades de entrada na foz impediam o progresso econômico da cidade.

Apesar desses problemas, "[...] o porto já operava em dois lugares, tanto na barra do rio, foz do rio Itajaí-Mirim, como na região central, por meio dos estabelecimentos comerciais e trapiches ali instalados". Portanto, mesmo sem uma organização central do município, do poder provinciano ou federal, as próprias casas comerciais começaram por conta a própria o deslocamento da região portuária para o ponto da cidade de maior importância, sua centralidade, nas adjacências da igreja.

Neste período, já no quartel final do século XIX, não obstante o porto natural ser "reconhecido em nível regional e nacional por suas atividades mercantis, mesmo com a pequena participação dos portos de Santa Catarina no comércio geral brasileiro", a precariedade era vista com maus olhos, símbolo do atraso em relação à modernidade que entrava a todo vapor — de forma subjetiva e também literal, pois os navios à vapor eram símbolo do progresso — pelo Itajaí-Açu. O processo autônomo dos comerciantes foi o pontapé inicial necessário para se repensar as condições do porto natural, sua distante relação com o centro do município e sua defasagem.

O progresso das navegações nacionais e internacionais trouxeram à tona os problemas do desenho natural da foz, cujos atrativos para atracação de barcos e navios já se mostrava distante⁸. A primeira metade do século XX marca a superação do porto como escoador de uma economia simples e "natural"; ocorre a diversifica-

⁴ SCHMITT, op. cit. p. 82.

⁵ D'ÁVILA, op. cit., p. 39.

⁶ SCHMITT, op. cit., p. 84.

⁷ Ibid., p. 79.

⁸ D'ÁVILA, op. cit..



A MONTANTE

104. Porto de Madeira Malburg – Frente com a rua Blumenau 1919 Acervo: FGML

ção produtiva, implementação de indústrias, substituição das importações e, principalmente, a ligação terrestre entre o litoral e o planalto, que acarreta o aumento da hinterlândia⁹ comercial. As condicionantes exigiam do porto intervenções a fim de superar a categoria de "natural"¹⁰, em vista de se consolidar como um espaço efetivamente organizado.

Ainda em 1896, foi elaborada a primeira planta do porto de Itajaí, que "verificou a situação da margem direita e propôs melhorias na barra do Itajaí-Açu. Mas foi preciso esperar seis anos para que essas obras fossem executadas" Esse desenho integrou os esforços da primeira organização responsável por identificar os problemas da foz e, posteriormente, desenvolver um projeto que oferecesse soluções adequadas à situação do porto. "O primeiro objetivo foi facilitar a manobra das embarcações no trecho entre Itajaí e Blumenau e, em segundo plano, realizar obras para evitar desmoronamentos nas margens do rio" um desafio enfrentado pelos comerciantes que haviam construído seus trapiches no centro da cidade. Apesar dos problemas e suas respectivas soluções, no ano de 1902, a cidade inaugurou o farol de Cabeçudas, uma obra viabilizada pela construção dos molhes que se prolongam o desenho do rio Construído pela Marinha do Brasil, esta primeira intervenção contribuiu para a dificultosa entrada na barra do rio Itajaí-Açu.

No ano seguinte, em 1903,

"foi criada a Comissão de Melhoramentos dos Portos de Santa Catarina e foram encomendados estudos no rio Itajaí-Açu com objetivo de comparar as mudanças ocorridas desde a primeira planta do porto em 1896. Um grande problema constatado era o avanço do pontal da entrada da barra, [...] dificultando a entrada de embarcações de maiores calados, portanto em 1906 iniciaram as obras de melhoramentos da barra"¹³.

É neste contexto que surge a figura de Lauro Severiano Müller. Engenheiro Militar e político de origem itajaiense, assume o Ministério de Viação e Obras Públicas, e passa a dedicar atenção à situação precária do porto de Itajaí, além de determinar "a organização do projeto e orçamento anteriores do franco acesso ao porto de vapores

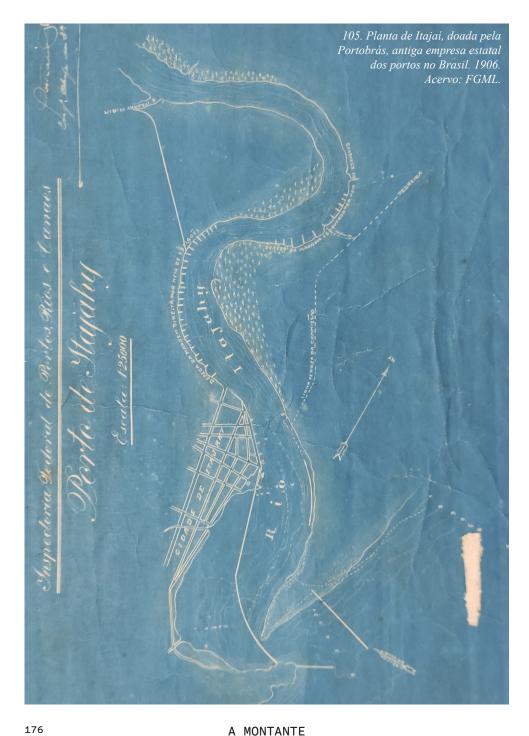
^{9 &}quot;[...] a zona de influência de um porto como a área de mercado do porto em terra da qual ou para a qual o porto envia e recebe cargas". PIZZOLATO, Nélio Domingues; SCAVARDA, Luiz Felipe; PAIVA, Rodrigo. Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação. Gestão & Produção, São Carlos, v. 3, n. 17, 2010. p. 555. Esta é uma definição simples e rápida, uma vez que a dinâmica portuária contemporânea, graças ao contêiner, apresenta novas nuances e uma definição um pouco mais abrangente.

¹⁰ MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. Madeira, porto e outras atividades econômicas. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (orq.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 79-92.

¹¹ RUSSO, op. cit., p. 79.

¹² Ibid., p. 78.

¹³ RUSSO, 2013 apud SCHMITT, op. cit., p. 88.



de grande comprimento"14.

As obras previam uma maior embocadura da Barra e o recuo do pontal. Contava também com a construção de um cais, que começava na Igreja da Imaculada Conceição e seguia a montante do rio por setecentos metros, o que acarretou aumento da área do porto, e a correção da margem esquerda do rio, onde formavam-se pequenas "praias". Em 1906, o porto passa ao atual centro da cidade, na atual avenida Paulo Bauer, saindo de seu reduto bem seguro e abrigado na Barra do Rio. Além disso,

> "foram iniciadas as obras de dois espigões barreiras litorâneas perpendiculares (ou inclinadas de certo ângulo) à linha de costa, que barram a areia que está sendo carreada pela corrente litorânea na margem esquerda do rio (do lado de Navegantes) e um guia-corrente estrutura destinada a desviar a corrente de um rio ou de um estuário, de modo que provoque o aprofundamento do canal pelo aumento da força da corrente no 'Saco da Fazenda', na margem oposta à extremidade do pontal"15.

Com Lauro Müller, iniciaram-se as primeiras transformações significativas da paisagem, que culminaram na consolidação do porto no centro da cidade. Antes, a infraestrutura destinada ao recebimento de imigrantes e escoamento de produtos estava localizada em um ponto afastado e calmo, na Barra do Rio. Todavia, com os melhoramentos na infraestrutura, houve a dissolução da fronteira entre cidade e porto. Desse modo, ambos passaram a coexistir e se tensionar de maneira interdependente, fazendo com que a cidade e seus habitantes sejam diretamente afetados pelas dinâmicas portuárias. Essas primeiras modificações propostas fazem parte do movimento de entrada da modernidade em uma paisagem natural esgotada, que cria novas relações espaciais e uma nova arquitetura, vinculada à ascensão ao constante desenvolvimento dos portos no mundo e à crescente industrialização.

Apesar do alinhamento político favorável de Lauro Müller, as obras não avançaram conforme o previsto. Em uma planta de 1922, encaminhada pelo engenheiro-chefe da Fiscalização do Porto de São Francisco pela Comissão de Estudos, é possível notar a evolução dos trabalhos de melhoramento e outros estudos vinculados ao progresso do porto de Itajaí. Entre as obras realizadas estão a construção parcial do guia-corrente do Saco da Fazenda e parte do cais de saneamento na margem direita, em frente à "igrejinha velha". Este trecho, iniciado ainda na época de Lauro Müller no ministério, necessitava de continuação no sentido noroeste. As obras foram interrompidas inúmeras vezes por conta da compatibilidade com o

¹⁴ SCHMITT, op. cit., p. 80.

¹⁵ RUSSO, op. cit., p. 80.



106. Antigo porto de Itajaí, onde chegaram os imigrantes depois da troca do primeiro porto na Barra do rio para este no centro da cidade. 1910. Acervo: FGML.



107. Cais do porto, coexistência da cidade com a atividade portuária, sobreposiação de atores. Década de 1920. Acervo: FGML.



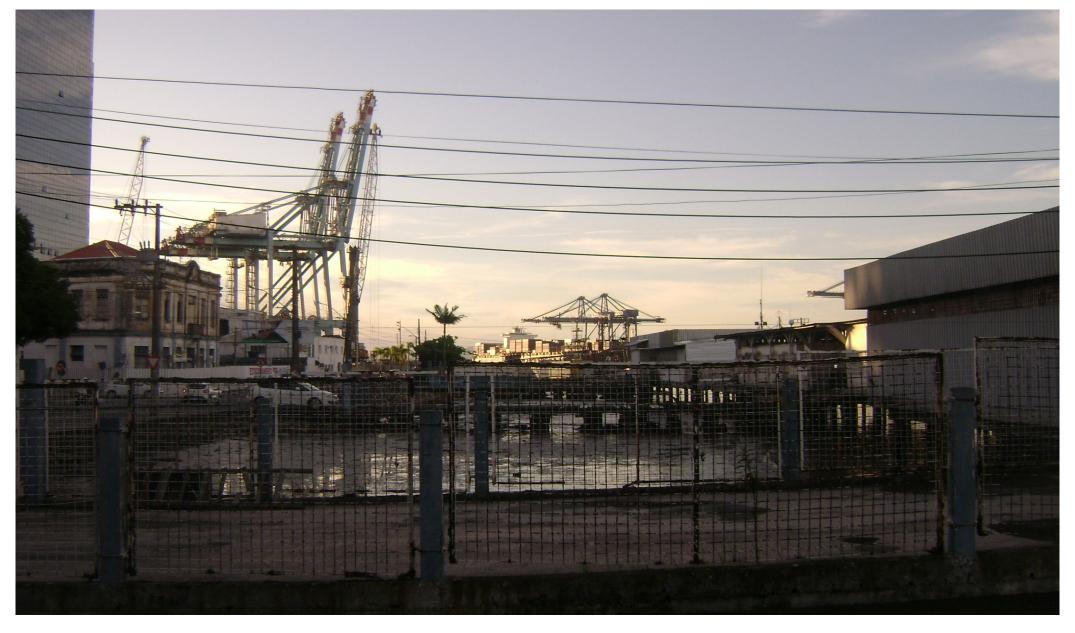
108. Cais do porto e os trapiches, vista de dentro do navio. É possível perceber que já havia ocorrido a correção das margens do rio. 1922. Acervo: FGML.

orçamento destinado a elas, de forma que, mesmo iniciadas em 1906, grande parte das obras apenas foram concluídas no final da década de 1920, com outras se estendendo até finais da década de 1930.

Hoje, ao caminhar pelo rio e pelo que restou do antigo cais portuário, as transformações parecem poucas, quase nenhuma, pois a cidade já se adaptou a elas, como se fossem apenas uma parte natural do ambiente. De repente, diante do píer turístico e do guarda-corpo que me separa do rio cinza, quase meia década de constantes obras e modificações passam em um segundo, entre o respirar calmo e a contemplação desatenta.



109. Carregamento de madeira no trapiche da Bauer & Cia. Estivadores descansando após arrumarem os tabuados dentro das embarcações. 1927. Acervo: FGML.



110. Atuais trapiches no centro da cidade, que ocupam o mesmo lugar do antigo porto da cidade. Hoje em dia são utilizados por empresas de pesca para venda do pescado e atracação das traineiras. À esquerda, o antigo casarão dos Bauer & Cia. Torres polidas e guindades dos portos na paisagem, colcha de retalhos, as camadas sendo desvendadas. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

 $12.2 \, km.$



111.



112. A Pharmacia Santa Theresinha foi fundada pelo Pharmaceutico Raul Heusi da Silva, nas primeiras décadas de 1900, sendo a primeira Pharmacia da Cidade de Itajahy. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente.

Na esquina, uma construção antiga, reformada para novos usos comerciais, como dois bares e uma ótica, foi, no passado, a grande casa comercial e residência de Agostinho Alves Ramos. O que outrora fora uma casa de pedra agora cedeu lugar a um edificio mais moderno para a época, resultado da reforma do centro da cidade, cujas influências higienistas não foram de forma alguma escondidas pelo Centro Aformoseador de Itajahy. Fundado em 1903, este seleto grupo de homens, formado principalmente pela elite da cidade e diretamente envolvido com o comércio portuário, tinha como objetivo o embelezamento do centro da cidade de Itajaí. Eles

"queriam a cidade higienizada, limpa e disciplinada, com ruas calçadas, praças arborizadas, lugar para passeios das famílias 'distintas', e os jornais cumpriam seu papel, além de serem veículos de informação, propagando ideias da civilidade, divulgadores que eram de conceitos novos"!

É possível associar a formação do município também a desejo de criar ordem e planejamento urbano. No final do século XIX, embora houvesse o desmembramento das colônias de Blumenau e Brusque, que anteriormente faziam parte do regime político-administrativo de Itajaí, esse processo não afetou o progresso econômico que vinha se desenvolvendo na foz, pois a cidade ainda era ponto imprescindível para o escoamento da produção do Vale do Itajaí. Após a chegada constante de imigrantes, que por vezes não subiam em direção às colônias e permaneciam em Itajaí, a cidade passou por um processo de heterogeneização populacional. Se, em um primeiro momento, os poucos habitantes que aqui se encontravam ou eram indígenas² ou imigrantes luso açorianos, no final do século XIX e início do século

¹ FÁVERI, Marlene de. Origens das gentes e formação social. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (org.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 61.

² AMORIM, Christiano Schauffert de. Carijós e Botocudos: primeiros donos das terras. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (org.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 13-28.





113. Praça Vidal Ramos, atrás da "Igrejinha Velha". Coexistência de tipologias, colcha de retalhos à moda antiga. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Daisy Neves.

XX, a população da cidade já incluía pessoas de origens múltiplas, alemães, italianos, poloneses, negros africanos, entre outros mais.

Do porto, fluíram pessoas e mercadorias, além de novidades provenientes do Brasil e do mundo. Como porta da modernidade europeia, trouxe novas ideias, tendências de moda e informações sobre tecnologias inovadoras, todas de acesso restrito à burguesia local. A disparidade econômica e cultural entre imigrantes que se instalaram na região gerou uma clara diferenciação de classes. Não obstante serem imigrantes também, a elite buscou se afirmar como "brasileira" para distinguir-se das dinâmicas locais atrasadas, pois a "[...] dinâmica do porto afastava a cidade daqueles hábitos e atividades existentes e desenvolvidas nas colônias do vale"⁴.

No início do século XX, em comparação a outras cidades, que se desenvolveram a partir das colônias, Itajaí era ainda um diminuto aglomerado urbano ao redor de um mercado, algumas casas comerciais e um porto pequeno e "atrasado". Sob o olhar da elite local, Itajaí estava ainda em um passado distante e desatualizado. Alguns autores, como D'Ávila⁵, descrevem o sentimento de desalento em relação a uma cidade que não dista a modernidade, mas que se sente presa a um tempo que não os representa.

"Era bem no início do século passado, e as coisas modernas pululavam no imaginário de mulheres e homens que ansiavam por novidades. Sim, a modernidade foi esse desejo de estar em dia com as novas modas que vinham dos grandes centros, principalmente se fossem de Paris. Isso porque Paris representava o centro da civilidade, das boas maneiras, do que era novo na comparação com o velho, o ultrapassado (até cartões-postais em francês eram vendidos nas lojas de Itajaí). Como se vê pelas muitas propagandas da época, era grande a procura por artigos de luxo e distinção".

A classe comercial que se distinguia através de negócios do porto e do mercado ansiava por desligar-se do passado e da população tradicional da região que representava a preguiça, a sujeira, a miséria e o atraso, ainda mais diante da aurora dos novos tempos.

O poder público e a elite da cidade, que de certa forma são o mesmo grupo, começaram a "desenhar" uma nova cidade; foi imaginada, uma Itajapi mais civilizada e moderna, limpa de sujeiras e sujeitos indesejados⁷. Neste este contexto,

186 A MONTANTE UMA IMAGEM DESENHADA 187

³ SEVERINO, op. cit., 1998.

⁴ Ibid., p. 87.

⁵ D'ÁVILA, op. cit..

⁶ FÁVERI, *op. cit.*, p. 61.

⁷ Ibid.,.



115. Café Democrático, edificação erguida por Olímpio Miranda Júnior sobre a antiga Pharmacia Santa Theresinha, que também foi residência de Agostinho Alves Ramos. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn.



114. Empresa de Naveg. Renaux, próxima da antiga Capitania dos Portos e Prefeitura Municipal na rua Cel. Eugênio Müller. Projeto do arquiteto teuto-brasileiro Hans Broos. Atualmente, esta parte da cidade está tomada pelas novas instalações do porto de Itajaí. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn.

foi criado o Centro Aformoseador de Itajahy, de forma que acentuou a distinção entre as classes. Novas leis surgem com o objetivo de "controlar" a má conduta dos indivíduos vistos como indesejáveis, como vendedores ambulantes, prostitutas e trabalhadores informais. Para além da elite, havia pessoas que não participavam da vida política, não frequentavam os clubes e não tinham condições financeiras estáveis. Esses "bons costumes" passaram a ser o mote dessa política que buscava limpar as ruas e remover os sujeitos que não se adequavam ao ideal de civilidade.

Os populares deslocados pela demolição e reconstrução da cidade, que deu lugar a novos casarões alinhados à estética almejada pela elite, e a arruamentos largos, retificados e arborizados, em distinção à cidade anterior sem caminhos traçados, não recorreram aos morros, que sem legislação de acesso à terra podiam ser ocupados de forma desordenada. As "[...] personagens 'invisíveis', mas de corpo presente e vivendo nas burlas da lei, fizeram da beira do cais, às margens do porto, e das ruas seu lugar de sobreviver'". Percebe-se a relação de integração do atracadouro com o centro da cidade, em que, às margens da terra, nos limites da cidade, encontram-se aqueles sujeitos marginalizados e vítimas da higienização da cidade, postos de lado pelos seus representantes.

Essa foi uma das primeiras elaborações profundas sobre a imagem da cidade, que refletia as ideias modernas que chegaram nesse período. Agora o cais estava cheio de sujeitos invizibilizados, criando seus próprios símbolos e desenhando a história que queriam contar. Dessa forma, "sendo uma cidade portuária, Itajaí convivia, como convive hoje, com a imagem de 'duas cidades': a que vemos diariamente e a que se desenrola ao redor do porto". Os arredores do porto perpetuaram as relações marginais desenvolvidas desde os princípios da cidade, deixando para esse espaço uma amálgama de elementos indesejados, aquilo que não se quer ver.

De um lado, temos uma cidade civilizada e ocupada pela elite do porto. Do outro, temos a cidade do dia a dia portuário, dos esteriótipos associados a indivíduos que ali habitam, como o do homem do litoral, preguiçoso, atrasado, degenerado, incapaz; das mulheres indecentes e depravadas, com a figura emblemática da "Maria do Cais". A rua representa um espaço plural e heterogêneo, um lugar de sobrevivência. Entre esses sujeitos, encontravam-se lavadeiras, ex-escravizados(as), pobres sem meio de sustento, prostitutas, pedintes, trabalhadores envolvidos na descarga das embarcações¹⁰. Este era o perfil das pessoas que compunham as ruas, e principalmente, o cais.

O porto surge como um espaço de contradição social, onde há a entrada e saída de produtos, condizente com o potencial econômico imaginado pela elite lo-

188 A MONTANTE UMA IMAGEM DESENHADA 189

⁸ Ibid., p. 64.

⁹ FÁVERI, op. cit., p. 68.

¹⁰ Ibid..

116. Escritório da Companhia de Navegação Loyd Brasileiro e o seu trapiche de atracação. Proximidade do cais portuário com a cidade. Lugar de disputa, sobreposição de sujeitos, coexistência de múltiplas realidades. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Josete Thieme Gugelmin.



cal, mas onde há também aqueles que são malvistos pela sociedade. O jornal da cidade, aliado ao poder público, escrevia de maneira elogiosa sobre as classes dominantes, seja em seus eventos exclusivos ou sobre seus domínios comerciais. Quanto

A MONTANTE

às vítimas da higienização, não lhes era chamada a atenção, somente em casos de crimes e repreensões sociais¹¹. Assim, a mídia também participava da construção de

¹¹ FÁVERI, op. cit..

uma imagem de cidade moderna, disciplinada e "limpa".

Agora, o antigo Edifício Olímpio, que outrora abrigava o Café Democrático, em frente ao Cocada — um simples banco de praça que circundava uma árvore, onde as pessoas e políticos se reuniam para discutir prosear e construir no cotidiano as verdadeiras crônicas itajaienses —, permanece como um edifício histórico ao nas adjacências da "igrejinha velha" reformada e também alterada de seu desenho original. Ao lado, uma colcha de retalhos, sussurros de tantas épocas e modernidades diferentes, forma uma cidade que pulsa para se manter atualizada.

A expansão da cidade, impulsionada pela atividade portuária, resulta em centralidade com uma arquitetura heterogênea sempre condizente à sua época. Essa colcha de retalhos é facilmente percebida pela tipologia e pela forma das edificações. Entre pequenas edificações típicas dos imigrantes germânicos, coloniais e outras art-déco, surgem grandes torres envidraçadas no centro da cidade. Simultaneamente, outras edificações aparentemente "desimportantes" ao patrimônio do município são demolidas para dar lugar às novas construções em Itajaí.

Até então, foi possível perceber o restauro de parte da cidade para se adaptar a uma nova lógica comercial voltada para o consumo de bens históricos, onde "[...] a crescente globalização do investimento e da produção, a abstração contínua do valor cultural em relação ao trabalho material e a mudança do significado social - que era extraído da produção e hoje deriva do consumo"12. Dessa forma, entende-se também que parte da atual paisagem urbana "[...] em termos de torres altas e polidas que voltam suas costas para a rua [...], [usam] seu virtuosismo técnico para encerrar uma imensa massa de trabalhadores de escritórios, turistas e consumidores em uma visão panorâmica do bazar da vida urbana"13.

Na paisagem urbana pós-moderna, o que resta entre a torre polida e a cidade histórica, são os espaços liminares, um espaço de natureza transicional que faz a mediação entre "natureza e artefato, uso público e valor privado, mercado global e lugar específico"14. A ambiguidade desses espaços é acentuada pela tensão existente entre a escala local e global do porto. Enquanto há um centro fundacional reestruturado e repensado para o desenvolvimento de atividades turísticas, há também o espaço do porto, que confronta diretamente a cidade, consolidando a tensão de um espaço desterritorializado às margens do rio e de Itajaí.

A clareza das separações entre esses espaços, com fronteiras bem definidas, torna dificil destacar as dinâmicas sociais que ocorrem entre eles como bem delimitado. A transição de um território a outro não ocorre sem que haja uma mudança radical. Especialmente no caso do porto, sua influência afeta de forma dura a cida-

A MONTANTE

¹² ZUKIN, op. cit., p. 82.

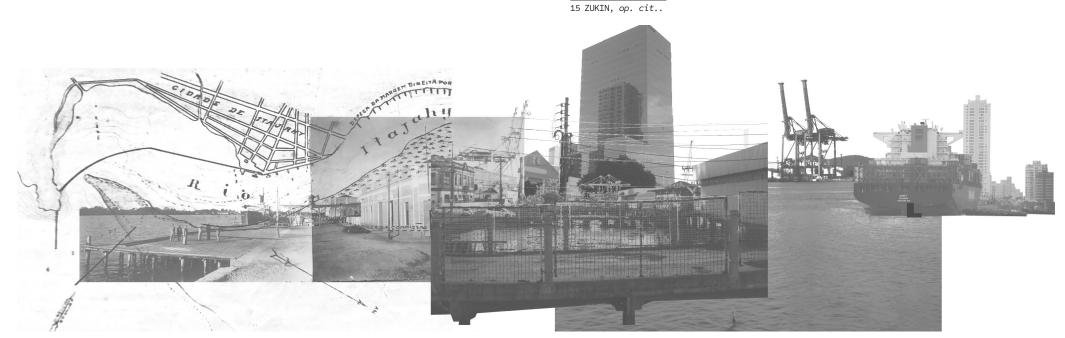
¹³ Ibid., p. 82.

¹⁴ Ibid., p. 82.

de em escala local, cujo espaço transicional se expande a partir de suas fronteiras, gerando a necessidade de uma zona de amortecimento. Esse espaço é caracterizado pelas incertezas e ambiguidades, onde conceitos comuns são suspensos e identidades são desafiadas ou desfeitas. Neste lugar especificamente indefinido, é possível encontrar tanto uma potência transformadora como paralisante.

Nesses espaços, as pessoas podem experimentar um senso de liberdade, criatividade e abertura, mas também podem sentir incerteza, ansiedade e ambiguidade. Esses espaços são importantes para a compreensão de como as pessoas constroem e negociam suas identidades sociais e culturais. Segundo Jean-Christophe Agnew, mencionado no texto de Zukin¹⁵, durante a liminaridade, as normas e regras sociais são questionadas e podem ser reconfiguradas.

O porto público de Itajaí, o porto privado de Navegantes e outros portos próprios de suas empresas, podem ser considerados como representações das cidades globais, enquanto que Itajaí e Navegantes seriam os espaços locais ou específicos, ou, o que constitui o lugar, que são as formas espaciais que ancoram o espaço específico em seu mundo social, onde criam-se transições entre escalas e sentimentos. Portanto, vem à tona a importância do ato de mapear a liminaridade do artefato



117. Colagem digital, sobreposição de tempos na atual colcha de retalhos que se tornou Itajaí. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

tecnológico-global e suas fronteiras com a cidade. Nesse contexto, a caminhada atua como importante ferramenta para compreender a transformação e as relações diretas entre os elementos que compõe a paisagem portuária.

"O processo de mapeamento é importante para entendermos a transformação atual da paisagem, que é reconhecidamente o maior exemplo de apropriação cultural de nosso tempo. [...] o mapeamento da paisagem é um processo estrutural que tem ressonância tanto no ambiente construído como em sua representação coletiva" 16.

Dessa forma, é possível correlacionar o mapeamento como ferramenta transformadora da representação coletiva com a transformação simbólica da paisagem que Careri menciona. Não necessariamente uma mudança física, e sim sua construção subjetiva, mas não menos importante, do território.

A imagem-paisagem do porto de Itajaí representa uma intersecção entre a paisagem política e a paisagem habitada do dia a dia. "Mesmo que a paisagem política e a paisagem habitada – como Jackson as chama – desenvolvam-se lado a lado, os criadores da paisagem política desfrutam de um poder maior, seus recursos fornecem a estabilidade que a paisagem habitada requer"¹⁷. Nesse sentido, a paisagem política é geralmente construída para criar uma sensação de autoridade, poder ou ordem. No caso do porto, pode-se considerar que paisagem política impõe uma ordem severa à natureza, num constante movimento de escapar à obsolescência.

Por outro lado, a paisagem habitada é onde as pessoas vivem, trabalham e passam seu tempo livre. Entre essas duas dimensões de paisagem vem à tona a liminaridade: o espaço indeterminado, o meio-lugar ou o *terrain vague*. Estas definições descrevem o lugar entre lugares, um espaço de transição, que fica cada vez mais evidente à medida que se aproxima do porto.

Assim, a torre polida e contemporânea que surge como nova integrante da colcha de retalhos, o monumento do genérico, atua como âncora social e histórica no campo da representação. Afasta-se formalmente do passado, não obstante seu símbolo englobar todo seu significado histórico, social, econômico e político da cidade. Neste caso, corrobora com Vladmir Nabokov, citado por Careri em Walkscapes¹⁸, onde construção simbólica do futuro não seja nada mais do que o oposto da obsolescência, ou seja, a constante representação do tempo vigente, a constante modificação para ater-se no eterno agora.

Diante do percurso que fiz até este momento, deparei-me com diversas camadas de acontecimentos históricos e políticos que se sobrepõem se tensionam

¹⁶ ZUKIN, op. cit., p. 83.

¹⁷ Ibid., p. 84.

¹⁸ NABOKOV apud CARERI, op. cit., p. 143.



118. Novos elementos na paisagem, a torre polida entre um passado preterido. Dezembro de 2023. Acervo do autor

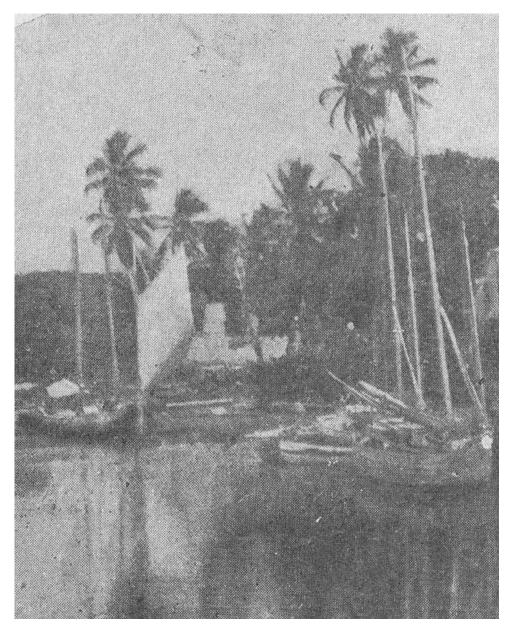
de maneira silenciosa e voraz no cotidiano itajaiense. Propus percorrer o espaço e acabei mergulhando profundamente em sua própria imagem. O trajeto dos molhes, beira-rio, cais de saneamento e ponto fundacional revelam as transformações físicas que o rio sofreu, bem como as dinâmias sociais e políticas que as propiciaram.

O trecho inicial do rio, ou talvez seu final, revela relação de contemplação e usufruição da frente d'água. À medida que se caminha a montante do Itajaí-Açu, essa característica vai se perdendo aos poucos, até desaparecer abruptamente. Cidade e porto não podem ser dissociados, pois é clara a interdependência entre as partes; à cidade, cabe a infraestrutura e a força de trabalho disponível, enquanto ao porto compete impulsionar a economia local, criando atividades e empregos que, consequentemente, promovem o desenvolvimento do município¹⁹. Para garantir uma integração eficaz, é necessário harmonizar os interesses das partes, a fim de construir um projeto que permita a complementaridade entre cidade e porto, além de promover ações qualitativas e integradoras.

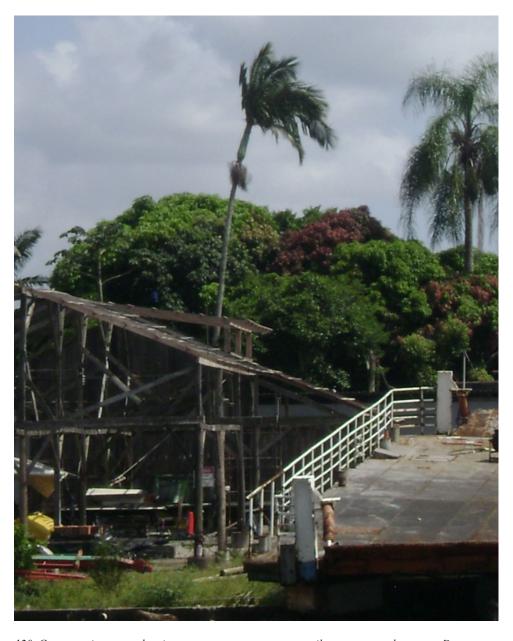
Ao caminhar pelos elementos que sustentam a suposta "harmonia", percebo que, sem a presença de um navio de enormes proporções visto por entre a vegetação baixa do manguezal, sinto que não estou em uma parte do porto, apesar dos elementos náuticos que compõem a atmosfera. Por outro lado, é nesse espaço que se implementam esforços para criar essa complementaridade. Adiante, o rio e a cidade cessam bruscamente, quando chego no atual porto da cidade, diante de seus monumentais guindastes e paredes que o encerram. A sustentação da harmonia se dá de maneira virtual e distante, onde a complementariedade dá lugar a uma compensação que, à vista, parece fora de lugar.

198 A MONTANTE UMA IMAGEM DESENHADA 199

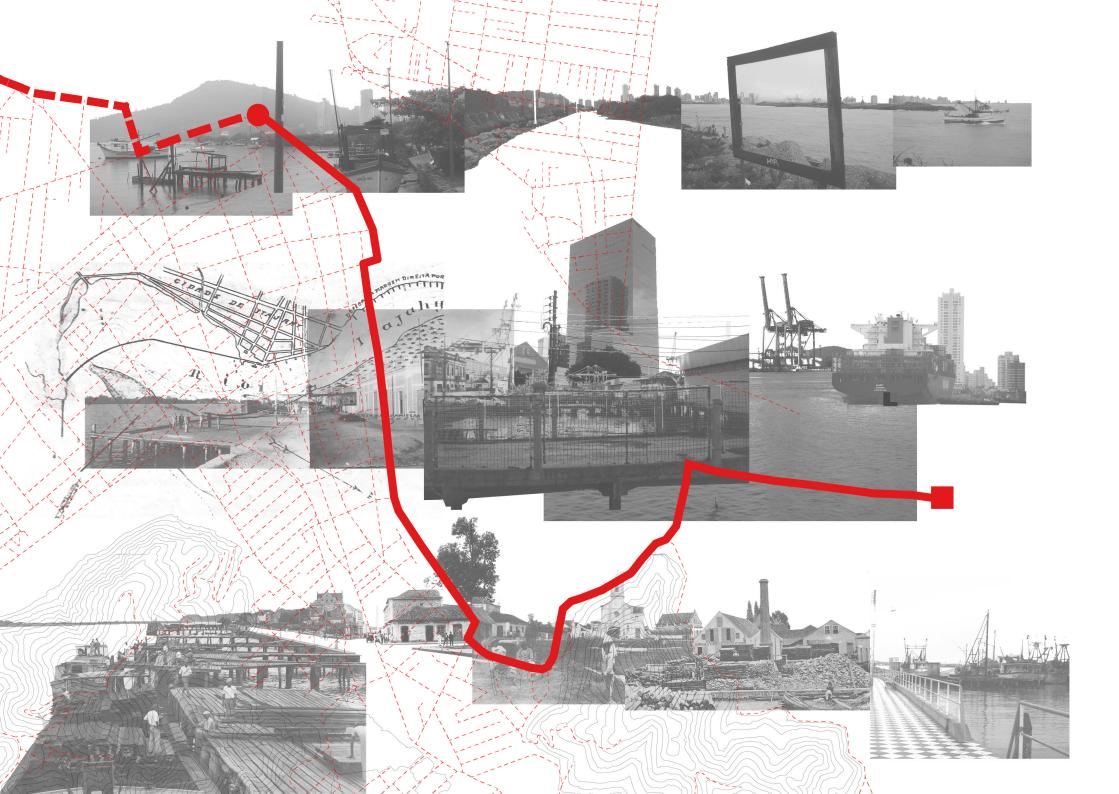
¹⁹ CARERI, op. cit..

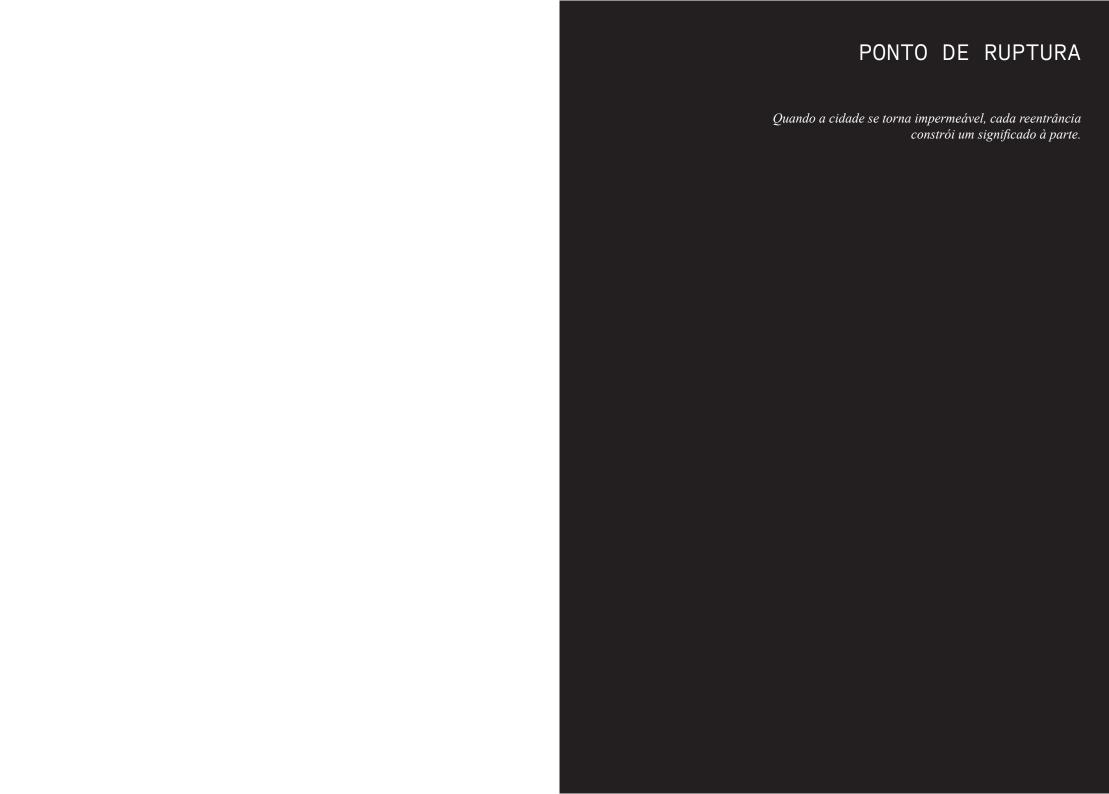


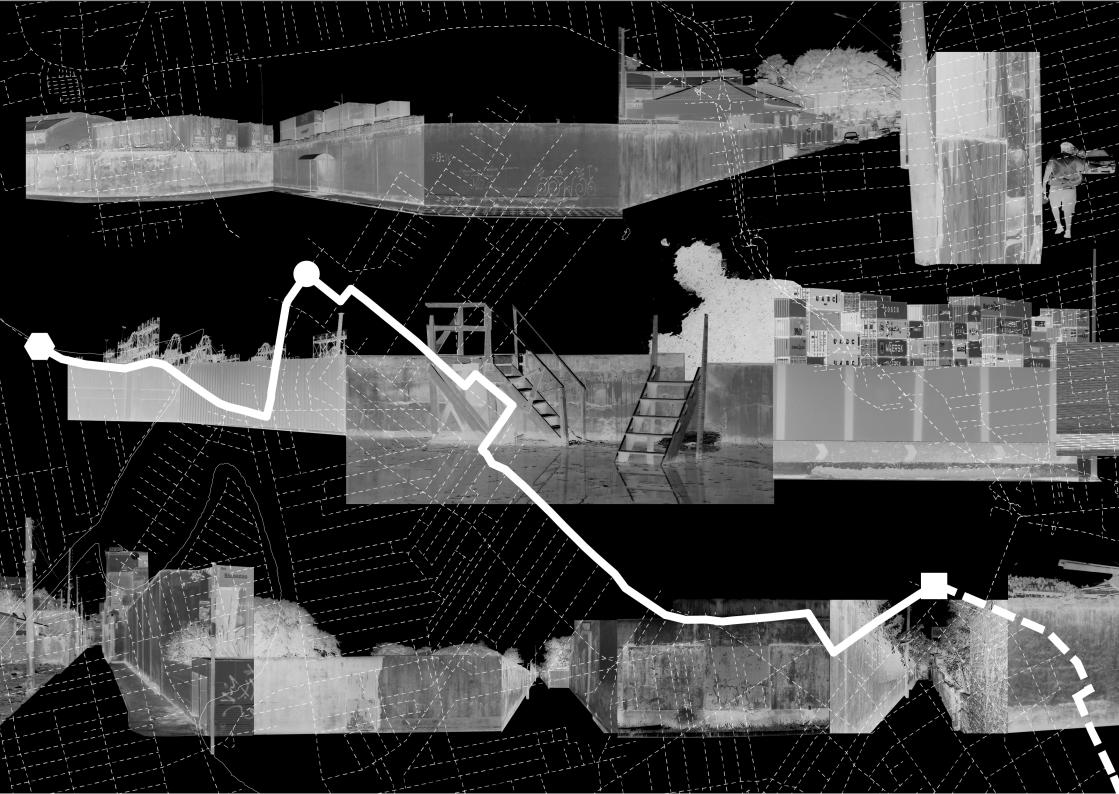
119. Margens do Itajaí-Açu, embarcações entre entre vegetação de mata atlântica. 1909. Acervo: FGML.



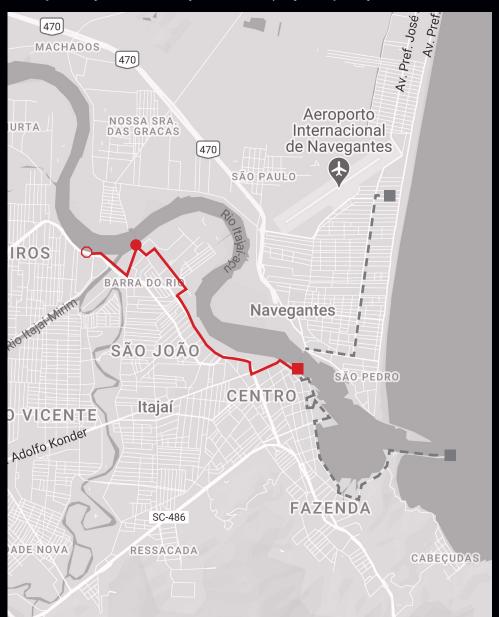
120. Cento e quinze anos depois, as mesmas margens com aquilo que resta a ela, restos. Destroços e abandonos ao lado do ferry-boat de Navegantes. A paisagem vai se modificando, as marcas da obsolescência vão tomando conta. Janeiro de 2024. Acervo do autor.





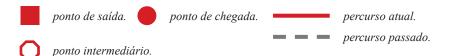


124. Trajeto do capítulo "Ponto de ruptura". Fonte: MyMaps, modificado pelo autor, 2024.



PILHAS DE MADEIRA, O MAIOR PORTO MADEIREIRO DO BRASIL

 $12.5 \, km$.



A chuva, que já havia dado trégua há horas, decidiu dar lugar às nuvens esparsas, até que abriu um forte sol de verão, para me fazer lembrar que justamente dia dois de janeiro deve ter sua temperatura condizente com o sol quase a pino no trópico de capricórnio. O ferry-boat continua seu trabalho, que nunca é interrompido a não ser pelos navios de contêineres que passam para os portos. Agora os trapiches de pesca estão com carros estacionados, com traineiras em alto-mar, um dia de semana como qualquer outro. Pai e filho, imagino eu, estão apoiados sobre o guarda-corpo do trapiche que serve como mirante para a paisagem do rio. Ambos olham para o navio Hyundai e para os contêineres empilhados no pátio de cargas da Portonave. Ao lado, um pescador está pacientemente esperando que sua vara de pesca capture algum peixe.

Repito o mesmo trajeto da primeira deriva, realizada no dia vinte e oito de dezembro de 2023, agora com um novo olhar disposto a (re)conhecer o espaço anteriormente percorrido. Seria esta uma nova aproximação com a cidade que penso ser familiarizado, com a diferença agora de querer ativamente entender suas camadas e substratos, desenterrá-las neste deambular frugal.

Reencontro o Casarão dos Bauer, insólito em sua silenciosa resiliência, uma vez que até então não cedeu às tentações do denso tecido urbano central que foge às pressas da obsolescência. Pergunto-me se sua permanência, ainda que a edificação se apresente decadente e parcialmente sem cobertura, uma vez que cedeu pela falta de manutenção de seu abandono, se dá pelo fato de ser inesperadamente um patrimônio histórico de importância para a cidade. De fato, o "casarão é tombado desde 2001, pelo Estado e pelo Município. Construído pela Cia Malburg em 1924, foi comprado pela Companhia Bauer em 1940, onde foi instalada a primeira concessionária Chevrolet da cidade, no térreo". Antes da compra, este casarão

¹ SALLES, Kassia. Casarão de quase 100 anos será restaurado em Itajaí. Nd Mais: Notícias de Santa Catarina. Itajaí, fev. 2023. Disponível em: https://ndmais.com.br/infraestrutura/casarao-de-quase--100-anos-sera-restaurado-em-itajai/. Acesso em: 02 mar. 2024.



PONTO DE RUPTURA







127. Conjunto de fotografias da margem direita do Itajaí-Açu logo após a travessia do ferry-boat. Edificações históricas degradadas, os trapiches de pesca, o abandono retornando à natureza. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

fazia parte do conjunto que, diante do rio, exercia atividades comerciais, "além de servirem como agenciadores de companhias de navegação para importação e exportação de produtos"², dada a conexão direta com o porto da cidade. Justamente, a Cia. Malburg, fundada em 1860, à época da fundação do município, com o crescimento comercial do porto, dedicou-se em parte ao transporte marítimo.

É com uma relativa esperança que olho para este bem ainda de pé, apesar do estado que permitiram que chegasse, pois seu vizinho, de origem comercial também vinculada às atividades portuárias de antigamente, não teve a mesma sorte. Não correu o risco de uma reforma pois não deram a ele este direito, foi demolido há mais de dez anos para virar estacionamento. Ainda é possível de se observar o formato que a edificação possuía através da linha de "corte" que restou nas paredes do Casarão Bauer, mantendo em si a presença de um fantasma.

Esta região próxima à centralidade se mostrou conveniente para a instalação de um porto, e a atual avenida Paulo Bauer marca historicamente a relação da cidade com o rio, de forma que "o perímetro urbano era composto pelas ruas paralelas ao rio, ocupação no sentido norte e sul, que faziam o trajeto entre a região da Barra do Rio, antigo porto natural, centro da cidade e o bairro Fazenda"³. No período de consolidação do porto no centro da cidade, com a construção do cais de saneamento, dos trapiches e o início das longas obras das guias-correntes junto dos espigões, já houvera a substituição das embarcações à vela pelo vapor, tanto dos navios que vinham de fora ao porto, como aqueles que trafegavam no rio. Ainda no século XIX, a madeira se tornou um dos produtos exportados mais importantes do porto de Itajaí, por conta de sua abundância na região⁴. Amontoavam-se pilhas de madeira, rota final dos grupos de tabuados beneficiados que vinham pelo rio. O acúmulo desse produto começava no porto do Coronel Pereira Liberato e ia até o trapiche dos Konder. Assim, a cidade desenvolveu-se como praça exportadora de madeira beneficiada e importadora de produtos industrializados⁵.

A relação direta com o rio influenciou diretamente o desenvolvimento urbano de Itajaí, especialmente no que diz respeito à limitação espacial para o crescimento tanto das atividades portuárias, quanto da malha urbana. Este fato está relacionado com

"a religiosidade dos imigrantes açorianos [que] fazia da igreja o local de convívio social com festas, encontros e vivência. Esta relação com um espaço centralizador conformava uma malha urbana concentrada, ou seja, os moradores viviam e conviviam em um local que

² SEVERINO, op. cit., p. 104.

³ SCHMITT, op. cit., p. 99.

⁴ RUSSO, op. cit..

⁵ Fundação Ginésio Miranda Lins, op. cit..





128. Casarão dos Bauer sendo reformado, corte da edificação ao lado como marca de um outro tempo. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

129. Cais do porto com madeiras empilhadas e trapiches. Casarão dos Bauer em atividade no canto inferior direito. Década de 1940. Fonte: Itajaí de Antigamente.

atendia suas necessidades e o espaço urbano ia sendo construído e ampliado por meio das relações com a praça da igreja"6.

É possível compreender como este o porto "direcionou o crescimento da malha urbana da cidade com novas vias e empreendimentos que se localizavam dentro desse raio". A malha urbana consolidada ao redor da igreja e do porto fez com que a expansão a oeste fosse uma necessidade para ocupação de novas terras.

Dessa forma, é possível notar que tipo de artificios a prefeitura, na época, utilizou para guiar este crescimento, como a abertura das ruas Silva e Hercílio Luz, na região central da cidade. Esta última "foi escolhida para abrigar duas importantes construções, a nova sede do poder municipal, o Palácio Marcos Konder, inaugurado em 1925, e a nova igreja Matriz"8. Com um grande volume de exportações no porto, a nova Igreja Matriz, em substituição à "igrejinha velha" que já não comportava mais o aumento populacional da região central, "também deveria ser símbolo de poder e modernidade, pois uma nova igreja demonstraria a força econômica da cidade, seu crescimento, urbanidade e modernidade. Conquistas essas que estavam ligadas ao crescimento da elite", que era responsável pelos casarões de exportação do porto.

Se "era na igreja que as pessoas se encontravam, onde socializavam, [e] era muitas vezes em torno dela que a vida revolvia"10, como também "onde a elite considerava mais apropriado para morar, mostrando sua valorização e prestígio"11, fica claro que a implantação desta nova, imponente e moderna igreja, projeto do alemão Simão Gramlich, desafogaria o saturado centro da cidade e incentivaria à ocupação a oeste.

PILHAS DE MADEIRA, O MAIOR PORTO MADEIREIRO DO BRASIL

Se em um primeiro momento,

"A expansão noroeste ocorreu devido à primeira via de comunicação do porto natural com o centro da vila de Itajaí e posteriormente conexão entre a produção do vale com o mesmo porto. Já a expansão urbana oeste foi planejada, o que a diferencia da primeira. Havia uma necessidade e demanda por novas terras e por meio de iniciativa pública, já na década de 1920, foram projetadas vias nesse sentido, integrando e ampliando a abrangência do centro a novas áreas. Na mesma década, a expansão é consolida com a criação do empreendimento da Vila Operária"12.

⁷ Ibid., p. 111.

⁸ Ibid., p. 92.

⁹ VIEIRA, op. cit., p. 59.

¹⁰ Ibid., p. 67.

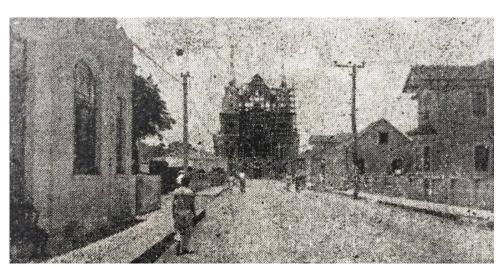
¹¹ Ibid., p. 67.

¹² SCHMITT, op. cit., p. 105.



130. À esquerda, Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, de Simon Gramlich, inaugurada no ano de 1955. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn.

131. Abaixo, Igreja Matriz em construção. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn.



PONTO DE RUPTURA

Esse empreendimento marca a importância do porto como fixo para o direcionamento direto do crescimento da cidade, pois a Vila Operária foi idealizada para receber principalmente os operários que atuavam no porto da cidade. Segundo D'Ávila, "tal expansão se deveu à viabilização econômica e política do porto de Itajaí, que motivou uma grande imigração de operários para a cidade"13. Ao longo das décadas, o crescimento da cidade tomou direções tanto em relação ao novo local do futuro porto, quanto pela saturação da malha urbana de sua centralidade.

Também, a consolidação de Itajaí no ciclo madeireiro fez com que o crescimento econômico vivido no município incentivasse "a elaboração de projetos para obras como o aumento dos berços de atracação e melhoria geral da infraestrutura portuária"14. Com o foco do crescimento da cidade mudando para áreas até então desocupadas, seria possível aumentar o porto da cidade em consonância com a prosperidade econômica vivida no município.

O comércio de madeira, em especial o pinho e a araucária, foram o grande propulsor do progresso e influenciou fortemente o desenvolvimento urbano de Itajaí. Uma das grandes características de algumas regiões do município são seus longos quarteirões que anteriormente eram usados para armazenagem da madeira em pilhas expostas.

Pilhas de madeira no centro da cidade alcançavam alturas de até dois pavimentos da época. Estocava-se tabuados, organizados pelos terresteiros, para serem fiscalizados pelo Instituto Nacional do Pinho (INP), para posteriormente serem acomodadas no interior dos navios pelos estivadores. De forma que

> "[...] os depósitos deixavam toda a sua mercadoria exposta, facilitando a regulamentação e formando extensos pátios de estocagem. Os mesmos, ficavam dispersos pela cidade, mas havia uma concentração maior ao longo da rua Blumenau e demais ruas adjacentes, próximos ao novo cais portuário"15.

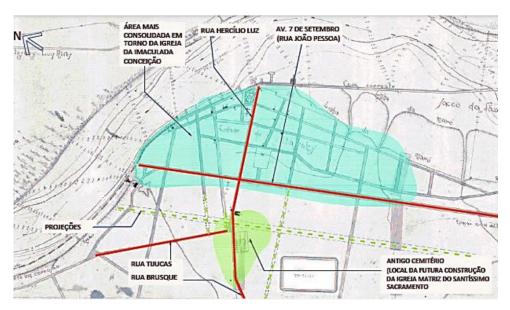
As pilhas de madeira atravessavam a cidade, formava caminhos, incorporados no costume local, chamadas de "ruas de passagem"16. A madeira "transbordava" de seus estoques privados até espaços públicos. As pilhas confundiam-se com edificações, as valas, com ruas de uma cidade, os trabalhadores com a sua população, e a região portuária conformava uma outra cidade, ensimesmada em regras e dinâmicas próprias, com forma e paisagem comum. Agora, o novo porto com seu território próprio, disposto a especializar-se para contribuir com o sistema econômico de uma

¹³ D'ÁVILA, 2016 apud VIEIRA, op. cit., p. 45.

¹⁴ RUSSO, op. cit., 109.

¹⁵ SCHMITT, op. cit., p. 114.

¹⁶ D'ÁVILA, op. cit..



132. Mapa da principal ocupação da cidade, ainda próxima da igreja da Imaculada Conceição. A nova Igreja Matriz, que fica localizada em cima do antigo cemitério, seria uma das edificações que "puxaria" o crescimento da cidade na direção oeste, perpendicular ao rio. Fonte: Juliana Vieira, 2016.



133. Vista da nova Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento concluída. Novas construções em andamento nesta parte da cidade, pilhas de madeira do porto. 1955. Acervo: FGML.

cidade que formou, um espaço à parte da cidade, porta de entrada para o estado, porta de saída para um mundo que constantemente se atualizava e buscava diminuir suas distâncias.

A partir do crescimento exponencial das exportações de madeira um considerável contingente de trabalhadores se instalou no município graças a demanda do setor, principalmente em cargos que não exigiam mão de obra qualificada. A relativa especialização do porto em virtude da madeira ampliou na cidade a necessidade de serviços braçais, entre eles os "[...] classificadores, gradeadores, terresteiros que se juntaram aos estivadores [...]. Separavam a madeira em classes e bitolas, preparavam lotes para secagem, amarravam esses lotes para posteriormente serem guinchados dentro das embarcações"¹⁷. É interessante compreender que esses trabalhadores eram imprescindíveis para as operações no porto e eram a massa de pessoas que compunha a paisagem portuária.

A economia da cidade girava em torno da madeira, que representava 70% das exportações. Os 30% restantes incluíam produtos das indústrias têxtil, alimentícia, carbonífera, de cerâmica, metal mecânica e de papel¹⁸. O crescimento econômico da cidade impactou no tecido urbano, de maneira que o código urbano da época "[...] instituiu que as quadras deveriam ser quadriláteros regulares com objetivo de promover uma melhor configuração da malha urbana; contudo, as proximidades do novo cais do porto não seguiam essa legislação"¹⁹,

Nas fotografias e no trabalho de Schmitt, pode-se observar que "a distribuição de quadras e lotes era feita conforme a demanda de cada madeireira, responsáveis pela configuração da malha urbana"²⁰. Também, o novo cais do porto condicionou o crescimento a noroeste da cidade pela proximidade com a Rua Blumenau, via importante de comunicação com o Vale do Itajaí. Nessa rua, concentrava-se grande parte das atividades portuárias, como pátios e empresas de exportação.

A mancha urbana resultou na criação de novas vias e loteamentos. Porém, "delimitava-se pelo traçado do rio Itajaí-Mirim, sem ultrapassá-lo"²¹. Como em Itajaí não houve um plano urbano, muitos dos loteamentos foram aprovados não obstante a falta de planejamento, enquanto que a demanda por habitação "concentrou as classes de renda baixa nos bairros São Vicente e Cordeiros que dispunham de serviços e infraestruturas precárias e que se tornaram os bairros mais populosos de Itajaí"²², para além do rio Itajaí-Mirim. Ultrapassando a centralidade estabelecida no século XIX, o porto direcionou e foi afetando grande parte do território.

¹⁷ RUSSO, op. cit., p. 124.

¹⁸ Ibid..

¹⁹ SCHMITT, op. cit., p. 114.

²⁰ Ibid., p. 114.

²¹ Ibid., p. 117.

²² Ibid., p. 148.





134. Caminho por entre as pilhas de madeira, as chamadas "ruas de passagem". Sem data. Acervo: FGML.

135. Vista das Madeireiras da Rua Blumenau. As pilhas de madeira se confundem com casas na paisagem da cidade. 1958. Acervo: FGML.

 $12.7 \, km$



136.



PONTO DE RUPTURA

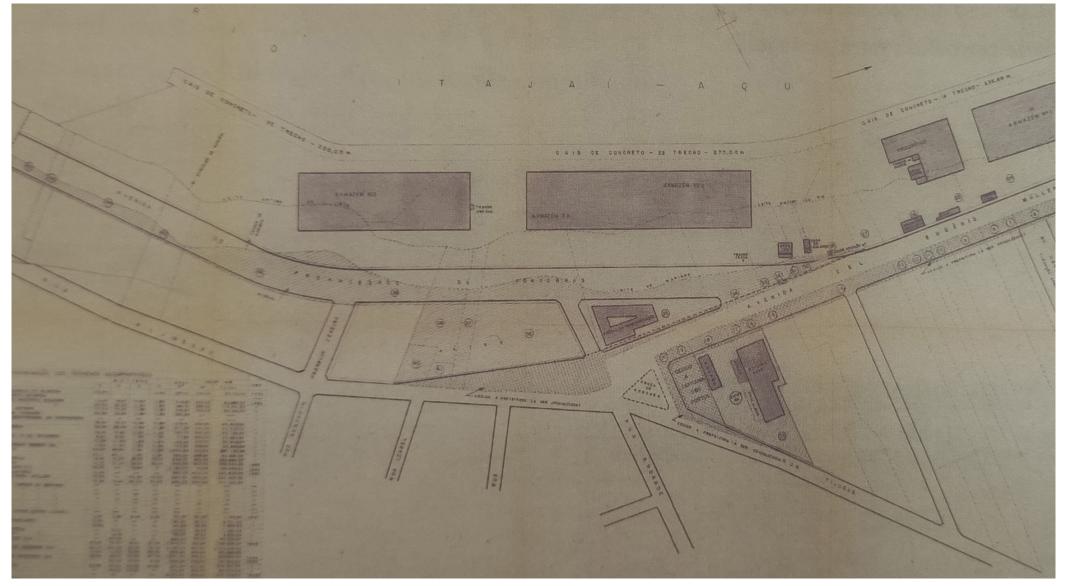
137. Separação do porto com a cidade. Altos muros de concreto pré-fabricado, arame farpado, câmeras de vigilância. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

Sigo as paredes, pois também não há outro lugar que não este para caminhar. Novamente os muros altos de concreto. Uma mudança brusca de paisagem. Antes eu via rio, agora já não vejo nada, apenas um buraco na parede que deixa sangrar a ferrugem do aço, um tom marrom alaranjado escorre pelo cinza pré-fabricado. À minha esquerda, atrás e acima dos prédios baixos, o mirante do shopping com pessoas a ver a paisagem, que pela orientação, assumo ser a portuária. É um espaço sugestivo para ver o que se passa além dos muros. Neste caso, neste tempo de dois de janeiro de 2024, só podem ver um indeterminado espaço vazio.

Passo pela lanchonete de dias atrás, pelos pátios de caminhões vazios, pelos bares noturnos que recebiam os marítimos antigamente, em um tempo antes da pandemia de covid-19, pois agora quem está no navio nem chega a descer na cidade. Aquele marinheiro estrangeiro não estabelece mais sua relação direta com a cidade. Não traz o seu mundo a este local.

Cem anos antes haveria, neste ponto, casarões comerciais, cujos pátios com madeira empilhada estariam à mostra e próximos às margens do Itajaí-Açu sem correções ainda. De onde vim, o cais vivo e conectado com a cidade, pulsando com marinheiros, terresteiros e estivadores, lavadeiras, vagabundos e prostitutas. As duas partes, Cidade e Porto, estavam uma às margens da outra, isso se a colocação desta palavra for correta, pois era tamanha a diluição entre as partes que não se sabia onde uma começava e outra terminava, já que formalmente ambas eram a mesma.

Contudo, como posto anteriormente, a expansão do porto era inevitável. A ampliação das rodovias no estado de Santa Catarina conectou o hinterlândia do Porto de Itajaí a regiões até então inexploradas, especialmente as florestas de araucária. Essa conexão facilitou o transporte de madeira, impulsionando a economia local e trazendo um volume significativo de mercadorias para a cidade.



A importância da infraestrutura portuária na economia da região pesou na decisão de desmanchar parte da cidade para novos melhoramentos. A partir de então, haveria uma cisão da conexão porto-cidade, uma vez que o Porto possuiria um

138. Planta da nova área portuária com terrenos desapropriados. Década de 1940. Fonte: "Porto de Itajaí - sua história", de Hilene Russo, 2013.

espaço mais qualificado às suas crescentes atividades econômicas.

Com isso, tem-se início na década de 1940 a discussão para a readequação do Porto, dessa vez não a entendendo como o melhoramento da foz ou dos trapi-

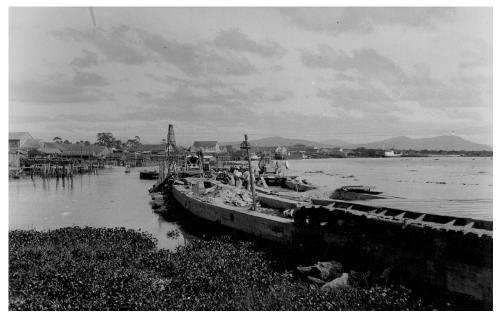
223



ches de madeira, e sim como a realocação de toda a infraestrutura portuária a um ponto da cidade onde seria possível crescer em área e proporcionar um espaço mais adequado à demanda da época. Entretanto, mesmo neste novo espaço, havia ainda

139. Imagem-satélite do atual porto de Itajaí. A cidade que se desmancha para dar lugar à expansão portuária. Fonte: Google Satellite.

a questão da concentração urbana às margens do Itajaí-Açu, principal característica do crescimento urbano do município. Portanto, "foi fundamental o uso de terras de marinha, pertencentes à União, e uma série de desapropriações [...] que ocorreram



PONTO DE RUPTURA



140. Obras para construção do novo porto de Itajaí. Na primeira foto, início da construção do cais em concreto armado e regularização da margem concomitantemente à existência dos trapiches de madeira de casa empres exportadora. 1940, 1943, 1945, respectivamente. Acervo: FGML.



no período entre 1947 e 1957". Antes, terrenos ocupados por empresas privadas de madeira e outros produtos do porto, lotes particulares de moradores da região. Feitas as devidas desapropriações exigida pela Capitania dos Portos, um novo espaço surgia: o porto e seu espaço especializado.

Enquanto essas desapropriações foram sendo feitas ao longo de uma década, já em 1944 a Cobrazil, empresa que anteriormente foi responsável pelas obras de defesa das margens e dos molhes, iniciou as obras para a ampliação do porto e entregou em 1948 um total de 233 metros de cais acostável, um pavilhão sanitário e um armazém de 2 mil metros quadrados. O novo porto "localizava-se na avenida Coronel Eugênio Muller, contínua à rua Blumenau, via de conexão com Blumenau e antigo caminho entre centro e o primeiro porto natural. Nesse local, o porto mantém suas instalações até os dias atuais". Com essas melhorias realizadas à região portuária de Itajaí, houve a inclusão da cidade nas rotas de navios de longo curso, ampliação do mercado de importação e exportação a nível internacional, relações comerciais intermediadas anteriormente pelo Porto de Santos. Portanto, tais melhorias proporcionaram a Itajaí a intensificação de suas relações com o globo.

Assim, dá-se o início da transferência do porto para o atual lugar. O novo atracadouro construído em concreto armado, com pedras de enrocamento, substituiu os antigos trapiches de madeira. Já em 1950 são feitos mais duzentos e setenta metros de cais, com a construção de um armazém ainda maior, com seus seis mil e quatrocentos metros quadrados. Também, houve a instalação de um espaço destinado a produtos inflamáveis na margem esquerda do rio, em um lugar conhecido como "Saco Grande", com o intuito de ampliar o comércio e receber, enfim, navios petroleiros. Em 1958 termina a ampliação do porto, com mais duzentos metros de cais e a construção de um frigorífico, destinado a pescados; registro do início da indústria da pesca em Itajaí³.

A organização do Porto de Itajaí propriamente dito viria a acontecer apenas na década de 1950, quando oficialmente sua administração é separada da Capitania dos Portos de São Francisco. Até este ponto, os melhoramentos consequentes do projeto de Victor Konder são realizados de maneira lenta, porém progressiva. A ampliação da hinterlândia rodoviária, conectando novas regiões do estado ao Porto, colaborou para a diversificação industrial do setor madeireiro, que passa a ser o produto com maior volume de exportação.

Por conta da intensidade do transporte em áreas centrais, concentração do produto no perímetro da cidade e no cais, às margens do Itajaí-Açu, marcas são vistas no tecido urbano local uma vez que reorganizá-lo mostrou-se necessário.

¹ RUSSO, op. cit., p. 110.

² SCHMITT, op. cit., p. 112.

³ LINDENMEYER, op. cit.; RUSSO, op. cit.; VIEIRA, op. cit..

O Bairro da Vila Operária deveu sua fundação à Sociedade Cooperativa de Responsabilidade Limitada Construtora Catarinense, uma sociedade cooperativa habitacional fundada em Itajaí em 29 de setembro de 1924. O idealizador desta sociedade habitacional foi o empresário e político itajaiense José Eugenio Muller (1889/1963), cuja sensibilidade para o social e a causa operária, fizeram-no depois líder de Revolução de 1930 no Vale do Itajaí. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn.



142. Casas em madeira da Villa Operária, 1925. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn



141. Abaixo, trecho da rua principal da Villa Operária, Pereira e Oliveira, de propriedade da Constructora Catharinense. Itajahy, 12/10/1928. Acervo: FGML.

Criaram-se novos bairros populares pelo alto contingente de trabalhadores absorvidos nesse setor, o que acarretou a expansão da periferia da cidade para além de sua centralidade fundadora. Entre esses trabalhadores, muitos eram migrantes recém-chegados, atraídos pelo setor madeireiro que não exigia trabalhadores altamente especializados. Porto e cidade, antes intrinsecamente ligados, começaram a se desenvolver como entidades separadas, cada uma com sua própria identidade e dinâmica. Como coloca Schmitt,

"com o aumento da complexidade da divisão social do trabalho, a nova zona portuária conformou o início de uma segregação urbana. O recém-construído cais, o novo local do fixo, atraiu novos serviços e atividades vinculadas ao porto e diferentemente da zona portuária anterior, na região central, na qual as edificações construídas exaltavam a riqueza dos comerciantes envolvidos com o porto, a zona portuária nova era protegida por muros e sem atenção ou integração com o entorno que se adensou conforme a demanda de novos loteamentos residenciais ou galpões de serviços"⁴.

Portanto, são criadas novas relações espaciais e uma nova arquitetura, vinculada à ascensão da indústria no Itajaí-Açu.

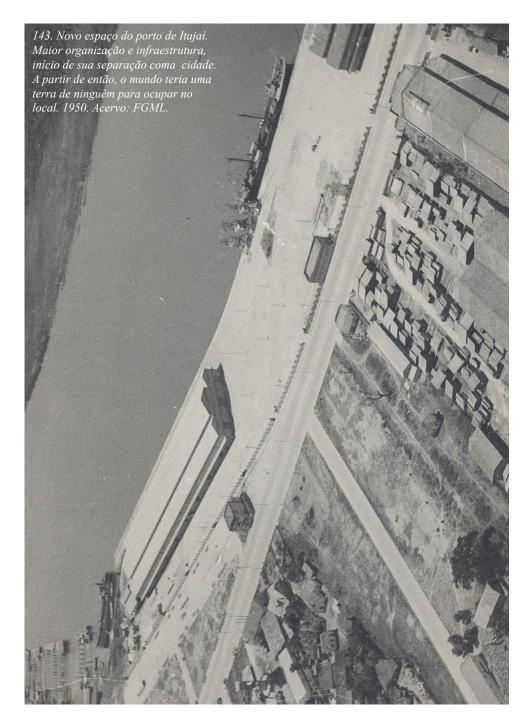
Este espaço duro e asséptico, onde as fronteiras do porto e a cidade se encontram, manifesta essa nova arquitetura e sua complexa infraestrutura, em consonância com as mudanças globais. Em um período de grandes transformações econômicas e sociais, a Revolução Industrial e a ciência moderna tornaram-se pontos-chave para a mudança de paradigmas no campo do pensamento humano, separando o ser humano da natureza. Ele agora "abstraía da consideração do problema apresentado tudo que fosse extrínseco a ele", assim, surgiu uma nova forma de pensar na Europa que tomaria o mundo subsequentemente. Fry observa que a ciência "pode ser vista dialeticamente como efeito da mudança, e o instrumento por meio do qual a mudança se acelerou", e faz da industrialização sua consequência no campo prático, a ponto de produzir em massa os ideais científicos através da máquina.

Na questão da separação do ser humano em relação à natureza, há uma sobreposição e interpenetração de campos de atuação, de forma que a indústria passa a atuar de maneira bastante presente em diversos pontos da vida cotidiana, em especial na substituição do trabalho manual para a produção industrial. "O processo anônimo de produção e os procedimentos interligados que a indústria oferece só

⁴ SCHMITT, op. cit., p. 112.

⁵ FRY, Maxwell. A arte na era da máquina. São Paulo: Editora Perspectiva, 1969. p. 115.

⁶ Ibid., p. 115



agora se apoderam e remodelam plenamente a nossa natureza". Uma sobreposição de campos, que permite uma ampliação da arquitetura em relação aos elementos que a compõe, de maneira que aquilo que era objeto da artesania, das artes e ofícios, passa a ser produzido em grande escala com rapidez e facilidade por uma máquina.

Tecnologia crescente e o avanço industrial adentram a vida cotidiana e começam reelaborar os limites estéticos da arquitetura. Nesse sentido, há uma grande transformação das economias europeias, das relações sociais e da maneira de se construir a cidade. Siegfried Giedion comenta que

"Estamos sendo levados a um processo de vida indivisível. Vemos a vida cada vez mais como um todo móvel, mas indivisível. Os limites dos campos individuais ficam confusos. Onde termina a ciência, onde começa a arte, o que é a tecnologia aplicada, o que pertence ao conhecimento puro? Os campos permeiam e fertilizam uns aos outros à medida que se sobrepõem. Não nos interessa hoje onde é traçada a fronteira conceptual entre arte e ciência".

Assim, produtos das descobertas científicas e da produção em massa, como o aço e o concreto armado começam a surgir no campo da arquitetura. Esses materiais, com vantagens construtivas como a capacidade de suportar tanto a tração como compressão de maneira eficiente e vencer grandes vãos, passam a ser utilizados na construção civil. Em um trecho do texto, Giedion discorre sobre a relação das novas materialidades e soluções tecnológicas na paisagem urbana, ao se referir à Pont Transborder, de 1905, no porto de Marselha.

"Esta estrutura não deve ser considerada uma 'máquina'. Não pode ser excluída da imagem urbana, cujo coroamento fantástico denota. Mas a sua interação com a cidade não é nem 'espacial' nem 'plástica'. Ela engendra relações e interpenetrações flutuantes. As fronteiras da arquitetura são confusas".

Interessante notar a relação que ele estabelece entre essa máquina – ou estrutura – e a paisagem. É justamente essa conexão e o impacto da primeira sobre a segunda que permite essa estrutura explorar os novos limites estabelecidos pela materialidade, a ponto de não ser mais considerada apenas uma máquina. É mais do que isso, ainda que seja difícil de categorizar. O impacto começa a deixar turvo os limites do que seria a arquitetura.

Caminho pela cidade contemporânea, marcada pela perda de barreiras en-

⁷ GIEDION, op. cit., p. 89.

⁸ Ibid., p. 87.

⁹ GIEDION, op. cit., p. 90.



144. Pont Transborder, porto de Marselha, 1905. Novos elementos surgem na paisagem urbana, uma máquina como arquitetura, ou vice-versa. Fonte: "Building in France", Giedion, 1928.



145. Guindades no novo porto de Itajaí. Máquinas, ou não, começam a dominar a paisagem itajaiense. Sinais do mundo se conectando com o local, homogeinização das formas no espaço. 1950. Fonte: Itajaí de Antigamente.





147. Conjunto de fotografias do porto e suas fronteiras. Ausência de contêineires, a cidade das torres polidas se ergue ao fundo; surge uma nova tipologia, a do vazio. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

tre os elementos que outrora foram bastante díspares em seus campos. Hoje, pertencem a uma mesma amálgama ampliada de razões; "existe apenas um espaço grande e indivisível no qual reinam as relações e as interpenetrações, e não as fronteiras" 10. Fronteiras essas no sentido do que separava a arquitetura de outros campos, uma fronteira simbólica, e em muitos pontos, ideológica. Ainda assim, essa nova arquitetura, na cidade de Itajaí, é marcada por fronteiras muito claras em sua materialidade, onde se observa o desenho da máquina na monotonia que impermeabiliza o porto em suas funções.

Ao refletir o que caracteriza este espaço em relação a outros da cidade, não consigo evitar de relacioná-lo com algo genérico, que poderia estar aqui, como nas paredes de um galpão, de uma fábrica, de um edifício multifamiliar cuja intenção era sua montagem rápida e precisa, pois de fato esta é a intenção desta parede sem estilos, a de se adequar a qualquer contexto. A consagração da produção industrial, a supressão de detalhes e sua simplificação, é algo que Giedion também comenta, quando

"Repetidas vezes tentamos encontrar um 'estilo' sem perceber que essas experiências formalistas estavam condenadas ao fracasso desde o início. [...] A era dos estilos delimitados baseados na manufatura terminou decisivamente no momento em que a noção de uma arquitetura isolada se tornou insustentável".

A indústria se torna propulsora do "design coletivo", uma transição para a maneira como se produz a arquitetura. Parte da liminaridade apresentada pelas fronteiras do porto surge da ausência de estilo que esse tipo de espaço carrega em si. O coroamento de um mais rápido e serial desenho para que a indústria o utilize como padrão criou as bases da vida contemporânea. Um desenho anônimo e coletivo que, através da máquina, cria os princípios da superação de estilo.

Quando a máquina se nutre da natureza, estudada e "controlada" pela ciência, que busca extrair dela o máximo de conhecimento para seu domínio e consumo, a indústria materializa esse afastamento do ser humano do contexto original. A indústria se alimenta da natureza para criar um novo ambiente, impulsionada pelo inesgotável otimismo oriundo da ciência moderna. Assim, a modificação da paisagem, neste cenário, torna-se quase inevitável, uma transformação necessária para acomodar uma sociedade que, passando pelo mesmo processo, está cada vez mais ligada a um pensamento material.

Ao ler Giedion, fica clara as origens desse tipo de arquitetura que se vê

¹⁰ GIEDION, op. cit., p. 98. 11 Ibid., p. 98.

148. Colagem digital das expressões que dominam a paisagem no dia dois de janeiro. Os dejetos da indústria. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

PONTO DE RUPTURA



por uma impiedosa economia de exploração industrial"¹² pode ser visto como uma das principais razões para a transformação radical da paisagem natural,. A consequêcia desse processo foi a inauguração de seu novo campo estético, a paisagem urbana, o ambiente construído, uma natureza modificada, uma paisagem transfigurada pelo feitio humano.

Portanto, a transformação da paisagem do rio Itajaí-Açu pode ser associada a este contexto global, representando um dos primeiros passos para a influência do pensamento moderno ocidental no local. O porto é o produto dessa transformação

implantada na cidade de Itajaí por causa do porto. Esse processo de modernização, não "apenas dentro de uma Europa em multiplicação, mas em uma América em expansão sobre um vasto continente e condensada em cidades poderosas sustentadas

Portanto, a transformação da paisagem do rio Itajaí-Açu pode ser associada a este contexto global, representando um dos primeiros passos para a influência do pensamento moderno ocidental no local. O porto é o produto dessa transformação e do novo campo ampliado da arquitetura, que adota a arquitetura anônima como resultado direto do processo industrial, "[...] atendendo primeiro aos objetos, buscando padrões, os mínimos denominadores comuns, coeficientes, aperfeiçoando-se por toda parte em novos campos"¹³. Nesse novo paradigma arquitetônico, na ausência de estilos predefinidos, a construção não só se torna a própria expressão, como também a própria forma em questão apresentada¹⁴. Normaliza-se, então, as paredes na paisagem urbana. Afinal, ela é tão arquitetura quanto todo o resto.

12 FRY, op. cit., p. 124. 13 Ibid., p. 126.

14 GIEDION, op. cit..

14 km.









149. Conjunto de fotografias da região que será apropriada pela ampliação do porto de Itajaí. Terrenos vazios, casas demolidas ou em vias de irem abaixo. Uma fronteira onde apenas funcionárioas andam, que tomará uma outra forma no futuro. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

O asfalto molhado, as divisas de concreto entre as pistas de carros, o muro baixo em alvenaria do Porto, poucos contêineres espalhados. O início da demolição da cidade para expansão da retroárea portuária. A mesma terra arrasada de dias atrás. A cidade pulsa lentamente um outro tempo, que não de dias e semanas, mas de anos e décadas, um movimento que quando se percebe, pode ser tarde demais. Um pedaço da cidade que fora *fagocitado*¹ pelo território genérico da infraestrutura portuária.

Notei pelo percurso, e ainda mais pela escrita cartográfica, a mudança de cenário, pois antes eu falava "às margens do rio", enquanto que agora falo "às margens das paredes", podendo ser as do porto, as das empresas portuárias privadas ou dos estaleiros. Apesar de caminhar desde cedo e ter percorrido uma distância considerável, é impressionante como esta transição de ambientes, ora frente d'água com parques e infraestrutura de fruição, ora as insólitas paredes portuárias com sua aridez e dura separação, se deu de forma abrupta no centro da cidade. Melhor ainda foi poder mergulhar nessa rápida transição de atmosferas, que de tão próximas e díspares, não faria sentido fazer de outra forma senão a pé.

Durante a caminhada foi palpável o vazio da lenta *fagocitose* que o porto faz com Itajaí. Uma longa digestão está em curso neste exato momento para concretizar o projeto da expansão portuária na cidade. Pesquisas e levantamentos sobre as condicionantes da foz do Itajaí-Açu estão sendo elaboradas desde, pelo menos, 2017, início quando o Laboratório de Transportes e Logística – LabTrans – da Universidade Federal de Santa Catarina, em parceria com a Secretaria Nacional de Portos, de forma a acompanhar as demandas de todos os que estão inseridos no Complexo Portuário de Itajaí. Em 2018, este estudo é oficializado em um documento chamado "Plano Mestre – Complexo Portuário de Itajaí", cujo resultado aponta para a necessidade de expansão da retroárea e melhorias no cais, caso o porto de

¹ fagocitar entra como um neologismo que se refere à ao processo da fagocitose, quando uma célula engloba alguma partícula, consumido-a.





150. Conjunto de fotografias de terrenos apropriados pelo porto. Placa de propriedade da Superintendência do Porto de Itajaí. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

Itajaí quisesse evitar um deficit na movimentação de contêineres².

Visto a proximidade do porto com o centro da cidade, bem como a densidade que o circunda, faz-se necessário novamente a realização de uma série de desapropriações para levar a cabo este plano. A área a ser concedida será utilizada para armazenagem e movimentação portuária de cargas conteinerizadas, pelos tipos de navegação de longo curso e cabotagem. A superfície total da área será de aproximadamente 348.902 m² (trezentos e quarenta e oito mil novecentos e dois metros quadrados), incluindo a faixa de cais e retroárea.

Além da expansão, espera-se outras adequações no rio: o aumento do calado do rio e a largura do canal, aquisição de equipamentos especializados para movimentação de carga conteinerizada e uma nova estrutura para o terminal de passageiros. O projeto do Ministério de Infraestrutura, de 2021, explora melhor essas grandes modificações na foz do Itajaí-Açu, e na seção que aborda a expansão do porto salienta que o projeto também busca atenuar os impactos negativos que a cidade sofreria com a mudanca.

É nesse cenário que surge o projeto da Rua do Porto, que "demarcará a expansão da área primária de movimentação e armazenagem de cargas no Porto de Itajaí e eliminará os conflitos causados pelo trânsito de caminhões de contêineres na região"³, além de contar com seis pistas, faixa exclusiva de ônibus, entrada e saída exclusivas de caminhões, catorze mil metros quadrados de passeios e ciclovias, sistema de drenagem pluvial, arborização e iluminação pública. Nas palavras do prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, para uma matéria da Prefeitura de Itajaí, comenta que

"Esse projeto é uma prova concreta do sucesso do modelo adotado em Itajaí com a Autoridade Portuária Pública Municipal. O Porto ganha em eficiência na ampliação de sua área primária e os cidadãos se beneficiam com maior qualidade de vida ao diminuir as distâncias e tempo no trânsito [...] Todos pelo nosso Porto, estamos mostrando ao Governo Federal que Itajaí faz a sua parte. Os investimentos se transformam em resultados no Complexo Portuário que bate recordes mês a mês"⁴.

É perceptível como o projeto da Rua do Porto foi planejado para integrar a cidade ao Complexo Portuário. Apesar das desapropriações necessárias, percebe-se o in-

² VALENTE, Amir Mattar (org.). Plano Mestre Complexo Portuário de Itajaí: sumário executivo. Florianópolis: Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Mtpa, 2018., p. 34

³ SENS, Luciano. Rua do porto permitirá expansão portuária e eliminará conflito no trânsito de caminhões. Porto de Itajaí. 2021. Disponível em: https://www.portoitajai.com.br/noticia/1568/rua-do-porto-permitira-expansao-portuaria-e-eliminara-conflitos-no-transito-de-caminhoes. Acesso em: 07 maio 2024.

⁴ SENS, op. cit..



151. Área futura do porto de Itajaí, que irá engolir parte da cidade para construção de uma maior retroárea. Porto criou cidade, agora se alimenta dela. 2021. Fonte: Comissão do Porto Organizado de Itajaí.





152. Projeto da Rua do Porto. Mais infraestrutura para cidade, manutenção da separação. Como será as novas fronteiras. Fonte: portodeitajai.com.br



153. Demolição da cidade para apropriação do porto de Itajaí. A transformação da cidade tornou-se habitual, aquilo necessário ao progresso. 2021. Fonte: portodeitajai.com.br

teresse de ambas as entidades, a Prefeitura de Itajaí e a Superintendência Portuária, de mitigar os efeitos do porto no município. Ao longo de quase duzentos anos de história, a cidade de Itajaí demonstrou resiliência diante das modificações na paisagem, compreendendo as consequências das atividades do porto como necessárias para o progresso e desenvolvimento da cidade.

Diante dessas demolições, confronto o vazio e os terrenos ausentes de uso em janeiro de 2024. É como se eu começasse, enfim, a adentrar um outro tipo de lugar, pois não só o contingente de pessoas do dia a dia não se mostrava ali, como nada se sustentava entre os escombros do que fora a cidade que agora está em transformação para ser *fagocitada* pelo porto de Itajaí. Os contornos conhecidos da cidade, que nos são familiares e que, portanto, nos geram segurança, se desmancham junto à demolição, força destrutiva que antecipa a construção de um novo espaço, uma nova realidade, um novo lugar que não me pertencerá.

Não é uma conclusão inédita que áreas portuárias possam criar esse tipo de sentimento, em especial na era do contêiner e da eficiência, dos grandes navios cargueiros e dos gigantescos guindastes, que por possuírem um nível de especialização e maquinário fora da escala do ser humano, podem causar perigo a quem está perto. Por isso as duras paredes se justificam no ato separatório. Em outros exemplos, Solà-Morales pontua que "as zonas industriais, as estações ferroviárias, os portos, as zonas residenciais inseguras, os locais contaminados, tornaram-se áreas onde se poderia dizer que a cidade já não é segura". Analisando do espanhol original, a frase se encerra com "la ciudad ya no se encuentra ali", de forma que a tradução aponta a falta de segurança, que faz referência à ausência da cidade formal e conhecida, usada pelos habitantes, a ponto da presença nesse território inseguro causar o estranhamento que se sente ao estar em um lugar desconhecido.

Essa sensação de estranhamento pelo distanciamento da cidade onde moro com o objeto de estudos só me motivou a querer sentir na pele essa sensação, ou melhor, ver em primeira mão se a sensação intuída seria a mesma capturada *in loco*. Essa é uma das tantas motivações que me levaram a caminhar pelas fronteiras do porto, buscando compreender mais profundamente a natureza da paisagem portuária e o que a sustenta, quais são os elementos que a criam diariamente e que tensionam o território a ponto de criar estrangeiros naturalizados na própria cidade.

"Estrangeiros em nossa própria pátria, estrangeiros em nossa própria cidade, o habitante da metrópole sente os espaços dominados pela arquitetura como reflexo de sua própria insegurança, do deambular por espaços à margem externo ao sistema urbano, ao poder, das atividades, que constitui a expressão física do medo e insegurança,

PONTO DE RUPTURA FAGOCITOSE 245

⁵ SOLÀ-MORALES, Ignasi de. Terrain Vague. In: SOLÀ-MORALES, Ignasi de. Territorios. Massachusetts: The Mit Press, 1995. p. 187.

154. 155.











158. Conjunto de fotrafia às margens do porto e de sua dura fronteira, eonde ncontramos uma outra atmosfera, a da demolição, do vazio e da aridez. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

157.

mas também da expectativa do outro, de alternativa, do utópico e do porvir"6.

Ao relacionar este peculiar vazio às intenções de se registrar uma paisagem, procuro com minha caminhada e com o registro fotográfico assumir a característica de paisagem dessa singela relação entre porto e cidade. Para além do olhar puramente técnico em relação aos elementos industriais que compõe a cidade moderna, procuro ampliar minha percepção nesse espaço, de forma que sensibilidade e a captura de emoções participam do processo da avaliação qualitativa particular.

Não obstante as paredes genéricas e desprovidas de um estilo, Solà-Morales se questiona: "Por que existe uma sensibilidade paisagística, portanto ilimitada, para esta natureza artificial povoada de surpresas, de limites imprecisos, carente de formas fortes que representem poder?"7. Porque não são totalmente distantes, separadas ou independentes da emoção humana. Em uma tentativa de entender o funcionamento do mundo, abstrai-se aquilo que entende ser desnecessário à equação. No entanto, talvez tenha sido justamente esse elemento incapturável que a gerou em um primeiro momento.

As emoções e sentimentos evocados a partir de um espaço, neste caso, a fronteira entre porto e cidade, são de extrema importância para a leitura da paisagem para o trabalho. Seja no meu objeto de estudos, ou seja em um exemplo puramente abstrato que Maxwell Fry desenvolve sobre formas no espaço em seu livro, emoções são geradas em qualquer contexto e aspecto.

> "Os cubos são isentos de qualquer expressão imanente e revelam sua solidez apenas pela sombra que lançam; mas é impossível não sentir uma certa potência em seu relacionamento, um certo sentido de comunicação entre eles causado pela situação particular no espaço; eles geram uma emoção difícil de denominar, mas impossível de negar"8.

Portanto, busco não negar o que for gerado em meu âmago, pois negaria a mim e à capacidade de compreensão total do espaço, porque

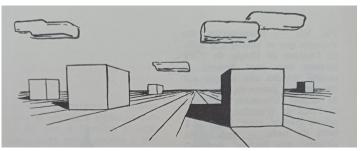
> "[...] de fato somos tão fundamentalmente emotivos, tão carregados de uma vitalidade que busca para nós o que é, ou poderia ser, significativo para nossa contínua existência e bem-estar, que não há obstrução, nem figura ou forma, nem som ou sentido, que deixe de despertar alguma parte de nossa sensibilidade [...]"9.

⁶ SOLÀ-MORALES, op. cit., p. 188.

⁷ Ibid., p. 188.

⁸ FRY, op. cit., p. 90.

⁹ Ibid., p. 90.



159. Série de cubos não-identificados, postos sobre as linhas irradiantes e pontos de fuga da perspectiva de uma cena de horizonte distante sob um céu meio nublado suja forma repete a forma dos cubos abaixo. Fry, 1969, p. 90.





160. 161.



162. Às margens do porto e de sua dura fronteira, poucas pessoas passam. Lojas fechadas, clima de feriado em dia de semana. Quem me acompanha é o receio. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

Colocar-me nas fronteiras do porto, nos limites da globalidade no território local da cidade de Itajaí, é forma de capturar a emoção gerada a partir de elementos genéricos que, muitas vezes, como aponta Fry, carecem de qualquer tipo de expressão imanente devido à sua natureza estritamente funcional às dinâmicas próprias. O que podemos compreender desse vazio, desta indeterminação e estranhamento de espaços industriais, especificamente o porto, onde a cidade já não mais se encontra?

Neste ponto da cidade, onde a imagem mercadológica arrefece, a paisagem começa a delinear limites turvos e desconfortáveis. Aqueles colossais e fantásticos componentes, que à distância executam um belo balé de máquinas, geram desconforto quanto vistos de perto. Há um rompimento da paisagem como fetiche de consumo, revelando uma distorção à medida que nos aproximamos deste espaço impermeável.

Seguindo as paredes, encontrei embalagens de cerveja no chão, plástico vermelho da Brahma, lojas fechadas ou pelo recesso de fim de ano ou por outros motivos. Edificações abandonadas às margens do rio, terrenos ociosos do outro lado da rua. Depois de passar a entrada do terminal portuário da Braskarne, funcionando a todo vapor, diferentemente do porto público e do arrendado, vi uma interrupção na monotonia insólita de suas paredes, para me confrontar com um pequeno espaço para nada. Não pude esconder minha insatisfação e surpresa com esse tosco vazio.

PONTO DE RUPTURA FAGOCITOSE 249







163. Às margens do porto e de sua dura fronteira, surgem terrenos ociosos, edificações abandonadas, reentrâncias em paredes que levam a lugar nenhum. Muros, grades, cercas e arames farpados impermeabilizam a cidade. Dezembro de 2023. Acervo do autor.

PONTO DE RUPTURA FAGOCITOSE 251

17 km.

Alguns lugares, mesmo estando às margens do Itajaí-Açu, se deixam fechar para ele, perdendo totalmente a conexão com o rio. Entretanto, a partir da perspectiva de um transeunte que passa na rua casualmente, o que a uma primeira vista pode parecer um rio, um lugar totalmente inacessível, mostra-se, no entanto, através de uma simples e breve conversa, totalmente acessível. Se eu quiser ver o corpo d'água, posso simplesmente ir entrando no terreno, fazer uma ou duas perguntas a quem trabalha ali, "posso ver o rio?", para então eu receber um "sim" de estranhamento, que logo se dissipa, pois a pessoa volta ao seu trabalho. Na deriva anterior, passei pelo Estaleiro Abílio Souza, entrei e vi seu trapiche. Em ambas as caminhadas, passei em frente à fábrica "Hélices Hermann", que encontrei fechada, infelizmente. Hoje, passo em frente ao terreno onde há o "Estaleiro Kalmar" e a "Valesul Móveis".

Um longo galpão se estende pelo terreno, cuja rua de acesso se assemelha àquelas de antigamente, feitas de paralelepípedos irregulares, meio fio simples, postes de luz seguindo paralelos à rua, que sem saída dá em uma massa de árvores às margens daquele que tinha sumido, sim, o rio. Pergunto a um trabalhador da fábrica de móveis se posso entrar e tirar umas fotos e ele responde que sim, sentado em uma escada que dá para uma outra fábrica, esta abandonada, enquanto mexe no seu celular no horário de descanso do almoço. Aos fundos do grande galpão-fábrica, as portas de uma de suas sessões denunciam o abandono e, em frente, o grande acúmulo de água da chuva. As proteções das janelas estão enferrujadas, a porta enviesada está com um reforço em placas de madeira para impedir o acesso. Escadas que dão a lugar nenhum. "Que bom que ninguém vem aqui para contemplar o rio", pensei. Um lugar vazio e desprovido de uso, um ponto do rio onde o contexto perde o contorno do sentido. "Mas que bom que estou aqui", também pensei, pois somente com a presença neste espaço faço existi-lo em mim.

Neste singelo silêncio, em um vazio preenchido apenas pelo rumor dos carros ao fundo, o chocar da água do rio contra as pedras, os pássaros aos gorjeios







164. Conjunto de fotografias no cais do estaleiro Abílio Souza. A paisagem ressurge como um suspiro no vazio, escondida pelos muros. Quem vê é quem conhece, ou tem coragem de entrar. Dezembro de 2023. Acervo do autor.







165. Conjunto de fotografias das margens do Itajaí-Açu aos fundos da Valesul Móveis. Um vazio invisível por conta das paredes que afastam o rio da cidade. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

escondidos nas copas das árvores, os cachorros escondidos em um canil, pude me permitir ser atravessado por um sentimento engraçado, como se eu estivesse noutra realidade, não mais naquele percurso determinado pelos meus estudos ou pela própria forma do rio. As fronteiras do rio, do porto e dos estaleiros tomam para si formas bastante peculiares; a liminaridade do espaço prevalece, pois torna-se literalmente um limite entre as atmosferas, enquanto que o silêncio permanece no vazio.

Por entre as árvores é possível ver, ainda que pouco, o rio, e além dele, os contêineres da Portonave empilhados e coloridos à distância, sendo os elementos genéricos que são capazes de romper com aquele sentimento de vazio e desconexão com o todo, neste caso, a Itajaí que até então caminhei. No centro do vazio, o elemento que está ali, bem como em qualquer parte do mundo, faz retornar à realidade maior.

É possível tirar deste simples e comum elemento no panorama observado, o contêiner, o entendimento de uma nova paisagem do ambiente construído através dos componentes do porto, que marcam o desenvolvimento tecnológico, os períodos comerciais da cidade e desenham acima do rio o espírito de seu tempo. Cada período desenhou no imaginário coletivo itajaiense e, posteriormente, navegantino, uma cidade portuária a partir do seu produto comercializado. O movimento que deu início à conteinerização do porto de Itajaí parte da crise no setor madeireiro no estado de Santa Catarina, na década de 1970, fato que exigiu diversificação de mercado para o porto, aproximando-se de outros setores da economia, como o do Açucar e congelados, bem como o têxtil.

Sobre o comércio de madeira, percebe-se uma mudança em relação a disponibilidade e a compra por parte de outros Estados e países. Desde as ocupações preliminares deste território, a madeira de boa qualidade foi alvo de exploração, de forma que, ao longo de décadas a fio a extraindo e comercializando, fizeram com que as reservas de madeira se distanciassem cada vez mais do porto que se beneficiava com seu recebimento. Além disso, os principais compradores, como Argentina, América do Norte e Europa passaram por processos de reestruturação econômica que acarretaram a interrupção na compra da madeira aqui vendida. Esses dois acontecimentos contribuíram para a perda da importância econômica da madeira como produto aqui na região, o que levou a uma paralisação de todo esse setor comercial na cidade de Itajaí.

Se por algumas décadas a cidade esteve preenchida em suas quadras improvisadas por extensos pátios repletos de tabuados de madeira empilhados, por outro lado, através da crise, Itajaí pode experienciar a troca de protagonismo dos produtos comercializados. Agora sacos de açúcar, caminhões frigoríficos, remessas de roupas fazem parte dos produtos movimentados e contribuem à definição





A desafetação da cidade e a influência do porto através de sua separação há décadas se manifesta. 1958. Acervo: FGML. 167. Embargue de Açucar no porto com cargas paletizadas. Sem data. Fonte: "Porto de Itajaí - sua história", de Hilene Russo, 2013. 168. Matéria do Jornal de Santa Catarina sobre início do uso de contêineres em Itajaí. Setembro de 1985. Acervo: FGML.



da imagem da cidade portuária, sobretudo quando o setor madeireiro apresenta, inversamente proporcional à sua ascensão, a queda exponencial nas exportações, propiciando a quebra de empresas no ramo e nos serviços de logística vinculados a ele, deixando assim na cidade um vazio que seria preenchido pela já saturada urbe.

Em janeiro de 1978 dá-se início ao uso de cargas paletizadas, além de esteiras transportadoras e redes de proteção para embarcar nos navios. Esse tipo de mudança no porto, além de proporcionar mais segurança e eficiência na hora de carregar e descarregar produtos, também pontua a maquinização das operações. O que antes se fazia com um grupo de homens com sua força física, agora são as máquinas que fazem. Esses equipamentos, que conseguem carregar mais cargas de uma vez do que diversos trabalhadores, poderia ser operada por uma pessoa, o que reduziria os custos operacionais. O porto começa a competir com a modernidade das edificações em altura com sua própria infraestrutura que rasga o céu e transforma a paisagem da cidade para o futuro¹.

Depois de anos da crise no setor madeireiro, ocorre a adesão ao contêiner, que apesar de ser um simples sistema padronizado de armazenamento e transporte internacional², muda "radicalmente o espaço e as técnicas, que no início das cidades portuárias eram adaptadas ao meio e às possibilidades que o local oferecia; o novo sistema inverteu essa lógica e fez o espaço adaptar-se aos sistemas de engenharia"³. Quando se assume o contêiner padrão no mundo, deixamos que o mundo não seja mais adaptado, mas que o local do nosso cotidiano seja afetado pelo mundo, tendo que se adaptar a esta nova dinâmica global.

Dessa forma, o contêiner pode ser considerado um dos tantos "[...] fatores que contribuem para explicar a arquitetura da globalização atual [que] são: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história, representado pela mais-valia globalizada"⁴. À época da adoção do contêiner, uma reportagem do Jornal de Santa Catarina de 1985 destaca que

"[...] o porto tinha pátio com trinta e quatro mil metros quadrados destinados à armazenagem de contêineres, que comportava aproximadamente 900 unidades, e descrevia os modernos equipamentos que o porto dispunha, como guindastes e empilhadeiras apontando a aquisição desses como responsáveis por colocar o 'Porto de Itajaí em sintonia com a política adotada pelos maiores e mais importantes portos do mundo, sendo observado com vivo interesse pelas grandes

¹ RUSSO, op. cit..

² SCHMITT, op. cit..

³ Ibid., p. 129.

⁴ SANTOS, 2015 apud SCHMITT, op. cit., p. 127.







PONTO DE RUPTURA

169. Porto de Itajaí. Foto de Marcos Porto. 170. Porto de Roterdão. Fonte theagilityeffect.com/ 171. Porto de Singapura. Fonte: omdn.com.br/

Fica clara a permissividade e o interesse do porto em trazer para a cidade este tipo de modificação, pois não só o porto já apresentava parte da infraestrutura necessária, como também a vontade de crescer e não ser deixado para trás em relação aos outros portos do mundo.

A modernização das tecnologias, necessárias à movimentação de contêineres, em vez de assumir uma característica democrática e de proximidade, afastou as pessoas, desconectou espaços e propiciou a criação de um lugar à parte no centro de Itajaí. O porto tornou-se tão absoluto em suas novas regras, dinâmicas, além de exigir maior segurança e controle, que se transformou em uma manifestação inesperada de um 'moderno' sem forma⁶.

A construção do porto no centro da cidade trouxe, por consequência, sua consagração como símbolo identitário da urbe em renovação. A característica homogeneizante dos portos estabelece na cidade um singelo espaço qualquer; poderiam ser os guindastes de Roterdão, ou do Delta do Rio das Pérolas, quem sabe até do centro de Copenhague, entretanto, refiro-me aqui aos monumentais aparelhos portuários que compõe a Foz do Itajaí-Açu.

Embora, como Schmitt⁷ sugere, não haja uma relação direta de causa e consequência entre o porto e o crescimento urbano de Itajaí, é notável como o porto da cidade, inevitavelmente, modernizou-se para incorporar elementos globais. Esses elementos fazem referência a uma indefinição territorial, refletindo uma tendência universal que transcende as particularidades locais.

Vendo em retrospectiva, foram tantas as modificações que o rio passou que, para chegar em seu atual formato, foram preteridas outras soluções. Interessante atentar para o que poderia ter sido, e que não foi. Pois a crise da madeira e a mudança global para o contêiner exigiam do espaço portuário maiores adequações, de forma que não é inusitado que alternativas ao atual espaço do porto surjam, principalmente ao entender Itajaí como uma das principais cidades portuárias do país. Também, como "os portos dedicados aos contêineres demandam uma área de manuseio muito maior que permita a circulação de empilhadeiras e portêineres, por exemplo, e sua área de armazenagem difere-se da carga geral"8. A força do porto no município dita que soluções sejam encontradas para contornar os principais problemas que o afetam, como foi sendo feito historicamente com a foz do Itajaí-Açu.

Assim, no início da década de 1990, há a proposição de uma grande obra

⁵ Jornal de Santa Catarina, 1985 apud SCHMITT, op. cit., p. 150.

⁶ KOOLHAAS, op. cit., 1995.

⁷ SCHMITT, op. cit..

⁸ Ibid., p. 166.

172. Retroporto proposto e urbanização do Saco da Fazenda para mitigar os efeitos da proximidade de uma possível infraestrutura na paisagem. O porto que poderia ter sido e não foi. Solução descartada do globo que entra pela foz do Itajaí-Açu. 1990. Acervo: FGML.



de engenharia que expandiria o porto atual, a fim de construir uma extensa retroárea de contêineres no Saco da Fazenda. Nota-se que o projeto, em vez de implantar um porto no centro da cidade, como foi feito no projeto da década de 1940-1950, entende o impacto deste tipo de infraestrutura mercante no núcleo de uma cidade consolidada e em vias de densificação. Dessa forma, o projeto buscou ocupar o Saco da Fazenda e propor uma grande plataforma de concreto onde ocorreria todo o movimento portuário. "A concretização do empreendimento, teria ocasionado uma grande mudança na paisagem de Itajaí, uma vez que nos dois lados da região central teriam cais portuário, estreitando o centro e criando uma barreira visual para o Rio Itajaí-Açu".

"Os fatos da atualidade recomendam a evolução das ideias, tendo em vista a evolução das metodologias inteiradas no desenvolvimento da tecnologia moderna.

Assim, o Porto de Itajaí, a exemplo dos grandes portos do mundo, deverá expandir-se em direção ao mar, compatibilizando suas possibilidades geográficas com as necessidades básicas ditadas pelo desenvolvimento tecnológico.

A tecnologia, conceituada como a ciência do Século, não pode excluir o aspecto social. Com base nesta argumentação, paralelamente à adaptação do Porto, o projeto visa contemplar o bem-estar da comunidade regional com a inclusão de dispositivos associados pelo trabalho e lazer. A paisagem local resultará iluminada com aspectos paisagísticos que buscarão evidenciar os elementos naturais espontâneos que desenham a harmonia dos fatores, combinando a água, a terra e sua gente"10.

A necessidade de modificações da paisagem e o interesse do poder público na manutenção da cidade não foi impediu a constante evolução do porto, para manter-se em consonância com os portos mundiais. Além disso, nota-se a ligação que o porto tem com a imagem da cidade e sua gente, de maneira que as transformações da cidade para melhorias portuárias devem ser pensadas junto do impacto na malha urbana, bem como os impactos sociais. No final das contas, o porto prevalece.

Não somente o contêiner afetou o local como também a nova dinâmica econômica mundial, o neoliberalismo, que entra em vigor na década de 1990 no Brasil, com o processo de desmonte do Governo Federal, que através da abertura da economia brasileira, extinguiu a Portobras, antiga empresa pública que administrava os portos do Brasil. Com seu fim em 1990 pelo presidente Fernando Collor, o Porto de Itajaí passa a ser administrado pela Companhia de Docas de São Paulo.

⁹ SCHMITT, op. cit., p. 152.

¹⁰ Empresa de Portos do Brasil S.A. Relatório Técnico: Porto de Itajaí. Itajaí, 1990. p. 8.





173. Artigo de opinião sobre a privatização do Porto de Itajaí, extraído da revista Portos e Navios, dezembro de 1985.

174. Matéria do jornal O Estado que fala sobre as irregularidades do procesos de privatização do porto, que não ocorreu. Fevereiro de 2024. Acervo: FGML.

Este fato denota o caráter emergencial e transitório para um processo que centraliza a gestão de uma das infraestruturas portuárias mais importantes do país em um órgão totalmente alheio às suas características, como por exemplo a falta de investimentos que o Porto de Itajaí sofreu neste período. Em fevereiro de 1993, três anos depois da extinção da Portobras, o Governo Federal decreta a lei nº 8.630, "[...] conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, que propôs profundas reformas necessárias ao setor libertando os portos do monopólio do Estado, assim como a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias"¹¹. Essa lei

"[...] fez com que os portos brasileiros fossem explorados de maneira mais ampla pela iniciativa privada, estimulando investimentos em tecnologia e capacitação profissional, necessários para o crescimento do setor portuário [...] também estimulou a livre concorrência entre os portos"¹².

Assim, surge o projeto de readequação do porto, não substituindo o existente, mas dando suporte e ampliando de maneira significativa o espaço e o adequado às dinâmicas globais, como a necessidade de uma retroárea melhor adequada ao contêiner. Apesar da aproximação da Lei de Modernização dos Portos com a iniciativa privada, levando a crer uma possível privatização total do Porto de Itajaí, e para isso não faltavam representantes que corroborassem com tal ideia, esta Lei, segundo Russo¹³, também facilitava a municipalização do porto, ou seja, a entrega das funções administrativas integralmente ao município, não estando sujeito a centralidade de um órgão governamental, como também a perda total desta infraestrutura para uma empresa privada.

As classes da cidade unem-se para que a gestão do Porto passe da Federação ao Município, em um processo histórico contra a possível privatização de seu espaço. Aos moldes do Porto de Roterdão, nos Países Baixos,

"os poderes públicos nas esferas estadual e municipal, parlamentares catarinenses, organizações de classe, iniciativa privada e a sociedade organizada se uniram, independentemente de siglas partidárias, para trazer a gestão do porto para Itajaí e com isso retomar o desenvolvimento da cidade e da região. Foi uma das maiores mobilizações sociais organizadas em torno de uma causa, a do porto, que a cidade de Itajaí vivenciou" 14.

¹¹ BATISTELLI, Angela Terezinha. Lei de Modernização dos Portos: e as instalações portuárias de uso privativo do estado de santa catarina. 2008. 60 f. Monografia (Especialização) - Curso de Comercio Exterior, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2008., p. 20.

¹² BATISTELLI, op. cit., p. 9.

¹³ RUSSO, op. cit..

¹⁴ Ibid., p. 148.

MUNICIPALIZAÇÃO MELHORA DESEMPENHO DO PORTO DE ITAJAÍ

Nos primeiros 12 meses do estadual eleito João em que o Porto de Itajaí Macagnan e do admiestá oficialmente sob a gerência da Administraão Pública Municipal, ode se observar que performance admiistrativa e operacional eve melhorias significaerenciamento buscan-

lo, sempre, ampliar e iversificar o volume de argas movimentadas no cais comercial. Neste período, a Prefeitura a Administradora idroviária Catarinense (Adhoc), utarquia responsável ela administração do erminal, não pouparam abilização de recursos execução de projetos as áreas administratia, operacional e, prinalmente, de infra-esutura viária (interna e ema) e na implantaão de retro-áreas para dade e no Centro de ntêineres. "Estamos (Parque da Marejada);

nistrador da Adhoc com a infra-estrutura do terminal portuário destaca-se com os investimentos (cerca de R\$ 20 milhões) realizados equipamentos para movimentação contêineres (são duas empilhadeiras filandessas Reach-Stacker) repotenciamento de máquinas já utilizadas no mesmo setor: recuperação do rebocador Anápolis; revitalização pressas) ao porto; implantação do retro-porto: reforma de armazéns: reforma e recuperação de dois guindastes Ishikawagina de 1950, atualmente expostos no acesso princinal ao centro da cide Promoções Itajaí-Tur



portuário está funcionan-Foram deflagrados, tetrápoles (pés-dedo 24 horas, em turnos de sels horas, desde ou-Senator e P&C também, os processos galinha), que vai dar Nedlloyd licitatórios para a cons-

175. Matéria do jornal O Comércio sobre melhora do porto a partir de sua municipalização. Janeiro de 1999. Fonte: FGML

O resultado desse movimento histórico foi que o porto de Itajaí foi o primeiro no país a ter sua gestão organizada pelo próprio município. Além disso, introduziu o arrendamento do espaço como maneira de captação de recursos da iniciativa privada, cujo acordo determinava que parte do espaço portuário estaria alugado pelos próximos vinte e cinco anos.

Após a municipalização do Porto, a empresa Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi) foi a escolhida no processo de arrendamento de uma parte do espaço portuário, cujo acordo lhe garantiu um alguns berços de atracação no porto. Além disso, a vinda à Itajaí da Maersk, empresa dinamarquesa de armadores de navios porta-contêiner, marca a total consolidação do contêiner na dinâmica portuária local, o que tornou permanente a presença desse objeto no porto e na paisagem da cidade.

Há também a inauguração da modalidade 24 horas para o Porto de Itajaí, o primeiro a operar neste regime logístico no país. Uma cidade que não dorme. Além disso, há a expansão do cais, de 740 metros para 1000 metros, criando no porto novos espaços apropriados. Manutenção dos molhes norte e sul, dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução, adequação da borda d'água. Tais investimentos se faziam necessários para que o Porto estivesse dentro das exigências feitas pela Organização Marítima Internacional (IMO).

Quando o espaço local se encontra afetado pelas dinâmicas globais, e inclina-se a perpetuar essas mudanças na paisagem, em detrimento da preservação do porto em sua centralidade, compreende-se então o poder de permanência dessa infraestrutura do imaginário coletivo. A partir dos anos 2000, a paisagem portuária da foz do Itajaí-Açu desvencilhou-se daquela inicialmente concebida pela memória dos que aqui habitaram. Com a disseminação dos terminais privados ao longo do rio, a paisagem da foz atualmente é muito mais um produto semiótico das dinâmicas globais comerciais e tecnológicas do que das características naturais que o O conceito de paisagem portuária deve ser dissociado da gênese do porto no processo de desenvolvimento da foz. Não deve mais ser entendido como um produto das dinâmicas comerciais e urbanas restritas à cidade de Itajaí, nem mesmo exclusivamente ao seu porto, mas como uma resposta à economia global que culminou no estabelecimento do Complexo Portuário da Foz do Itajaí-Açu.

17,1 km.

Visto anteriormente a importância comercial do porto de Itajaí e seu ponto de escoamento da hinterlândia catarinense, esta infraestrutura se consolida na paisagem da cidade como um elemento qualquer, brutalmente afeiçoado ao cotidiano, cujas transformações inegáveis o direcionam à comparação do genérico, do comum, algo tão básico que não há como especificar suas particularidades, que faz referência a algo mais amplo que si ou seu contexto. Ou ainda, o porto como um elemento comum que poderia ser comparado às ideias de Rem Koolhaas sobre cidades genérica

Se não é uma consequência clara e indiscutível de uma causa intrinsecamente ligada à identidade da localidade, do município e de sua população, ao menos reflete fenômenos concomitantes à crescente internacionalização de Itajaí: um lugar consolidado que expande suas fronteiras imagéticas e imaginárias. A imagem construída coletivamente promove uma parte de sua história que, mesmo que inventada, contrasta com a velha, decadente cidade comercial.

As construções remanescentes às margens do Itajaí-Açu, especialmente do lado direito, perto do ferry-boat, representam um tempo passado vinculado a um porto que já se deslocou há décadas. Essas edificações, com seus casarões do final do século XIX e início do século XX, resistem ao tempo e às tentativas de demolição. A ligação com o porto, agora distante, não possui mais motivações aparentes para sua permanência, e o que resta no centro da cidade é o fanstama de outros tempos. Esse passado, agora desconectado e silencioso, não serve nem mesmo como tentativa de rememoração; silêncio

Há uma otimização do centro da cidade para adequar ao aumento populacional, ao volume de tráfego diário. Essa otimização é obtida através da densificação do solo central, o que leva à implementação de projetos arquitetônicos que reforçam a característica "hyper-local" do porto em uma cidade como Itajaí. "Em termos de iconografia/desempenho, o aeroporto é uma concentração tanto do hiperlocal quanto do hiperglobal – hiperglobal no sentido de que você pode obter mercadorias que não estão disponíveis nem na cidade, hiperlocal no sentido você

pode conseguir coisas lá que não consegue em nenhum outro lugar".

Não me refiro apenas ao acesso a bens e produtos específicos, mas ao fato de colocar o porto no mesmo patamar de conexão global que o aeroporto. Nesses espaços que conectam diferentes partes do mundo, a sobreposição de escalas permite entender o território do porto e da cidade como espaços particulares onde ideias se sobrepõem e interagem.

Koolhaas, além de mencionar as escalas paradoxais do aeroporto, comenta sobre a tipologia que corrobora com o lugar nenhum, um lugar qualquer.

"A Cidade Genérica está a caminho da horizontalidade para a verticalidade. O arranha-céu parece ser a tipologia final e definitiva. Engoliu todo o resto. Pode existir em qualquer lugar: em um campo de arroz ou no centro da cidade – não faz mais diferença"².

Graças ao escasso solo sem uso do centro de Itajaí, nem mesmo o porto encontra maneira para uma possível expansão sem prejuízos, no sentido de que haverá sempre demolições e desapropriações. Também, a necessidade de densificação da centralidade esbarra na limitação territorial e encontra sua justificativa de constante renovação central e, portanto, abraça a tipologia da cidade genérica.

Transbordos e respingos inevitáveis, que se tensionam a partir de uma fronteira entre dois aparatos: a cidade cotidiana e o porto, infraestrutura global, a cidade que nunca dorme. Nesse encontro entre esses dois conceitos, há um espaço que os mantém unidos. "A cidade genérica é mantida coesa [...] pelo residual. No modelo original dos modernos, o resíduo era meramente verde, e a sua limpeza controlada era uma afirmação moralista de boas intenções, desencorajando a associação, o uso"³. Muito longe de encontrar qualquer verde por este espaço, o residual aqui posto em Itajaí, entre porto e cidade, diz respeito ao afastamento do rio da dinâmica citadina comum, o seu sumiço do cotidiano a partir da construção de uma verdadeira muralha que o encerra.

Se o porto é símbolo do genérico, suas formas podem derramar sobre a cidade uma redundância semiótica que resulta em uma imagem identitária saturada e congestionada. A questão é como particularizar o genérico com o genérico. A cada renovação a-histórica do centro da cidade, camadas históricas são apagada, e a otimização e a funcionalidade estrita tendem a dissolver o passado, deixando poucos registro. Nesse cenário, a transformação e a mudança são os únicos agentes representativos na história, esta que se estabelece no impalpável e eterno agora para reafirmar suas intenções.

¹ KOOLHAAS, op. cit., p. 1251.

² Ibid., p. 1253.

³ Ibid., p. 1253.

Parte da tese que teoriza sobre as cidades genéricas sugere que o genérico vem da eliminação de uma identidade definida pelo passado. No caso do porto de Itajaí, o passado ainda está presente, manifestado pela quase incessante atividade portuária. Entretanto, a necessidade de modernizar constantemente as instalações portuárias cria um espaço de oportunidades para o porto se desvincular com o local e se espelhar nos padrões tecnológicos globais. Dessa forma, a identidade portuária do município se torna paradoxalmente ligada às características que acabam por descaracterizar o porto em relação ao seu contexto.

Portanto, há uma desconexão com a história. Espaços estritamente funcionais tendem a carecer do compromisso de manter a harmonia e continuidade com a estética local, uma vez que cabe à "pura" funcionalidade representar, essencialmente, o que lhe é contemporâneo. Ao rememorar o final do século XIX e início do século XX, coube ao porto de Itajaí representar a modernidade que se estabelecia fora de seu ponto geográfico. Esse rompimento com a continuidade histórica gera uma imprevisibilidade; criando uma identidade única sustentada pela constante mutação.

A cidade genérica se baseia na constante renovação de suas diferenças, a fim de contrastar entre seus entes de categoria, bem como estabelecer sua sobrevivência. Assim, "[...] o *junkspace* é criado além do controle dos designers, a partir das complexas forças globais que atuam naquela cidade específica"⁴. Akcan discorre sobre o termo criado por Rem Koolhaas, que

"[...] representava a proliferação de edificios anônimos e sem nome, bem como a diminuição do controle do designer-arquiteto. Como parte de sua pesquisa sobre shopping, Koolhaas utilizou-a para se familiarizar com a abundância de shopping centers, aeroportos, estacionamentos de vários andares e parques temáticos, sobre os quais ele permaneceu em conflito e irônico, meio fascinado, meio traumatizado"⁵.

Na cidade genérica, há uma eliminação da identidade definida pelo passado, junto com uma relativa perda de controle sobre o ambiente urbano, agora caracterizado pela congestão.

Nesse sentido, é possível associar como consequência da produção da cidade genérica o que Koolhaas chama de *junkspace*, que seria o produto da modernização, e não a arquitetura moderna. Essa colocação talvez amplie o entendimento do movimento moderno ao não se firmar puramente nas formas, na estética e na nova

270

⁴ AKCAN, E. Reading "The Generic City": Retroactive Manifestos for Global Cities of the Twenty-First Century. Perspecta, v. 41, p. 144-152, 2008. p. 6. 5 Ibid., p. 6.

maneira de projetar o ambiente urbano, e sim ao justamente colocar em pauta as consequências desse novo pensar, que se não se restringiu a uma região específica do planeta, mas foi o processo de transformação do paradigma da arquitetura.

O junkspace teria ligação com a criação de um espaço anônimo, uma arquitetura anônima? Percebo uma relação entre diferentes manifestações do mesmo conceito. É criado além do controle do planejador, a partir de complexas forças globais. A consequência, portanto, é a relação direta dos usuários, desse novo ser que, com as cidades, torna-se um indivíduo dissociado de uma possível coletividade, que consome o espaço sem estar ativamente ligado a ele. A essa arquitetura anônima, o indivíduo torna-se passivo do espetáculo do consumo.

Penso que os espaços residuais que Zukin menciona que resistem àquilo que queremos impor no espaço comum. É ver o outro lado da moeda, ou melhor, os seus limites que a separam como um objeto por si só do todo, que estabelecem a diferença entre isto e aquilo, o que a encerra. Quanto mais se aproxima do limite, mais colabora para a perda de sua definição. O afastamento da perspectiva geral tornam anacrônicas as formas postas no espaço; o que antes gerava um estranho sentimento de familiaridade, com a forma genérica afastada e descontextualizada, aumentada a escala e distorcida a imagem, agora, apenas o puro estranhamento permanece. É como estar no limite do que a modernidade foi capaz de fazer, porém sem prever suas consequências. O que sobra agora são restos, são a demonstração física, cultural, econômica e social do quanto um pensamento consegue reverberar.

As terras do porto consomem a cidade em sua tão necessária expansão, em um município cujas principais atividades, se não o porto em si, estão atribuídas ao comércio de serviços que atendem o porto. É visível a relação de mutabilidade do município para com o porto e suas demandas, tornando essas áridas fronteiras os verdadeiros guias dos limites das duas cidades que coexistem uma ao lado da outra.

No momento que tomo comoo contexto essas paredes e as localizo não somente no espaço, mas também no tempo, sinto as consequências ao caminhar diante delas e lembro das palavras de Koolhaas sobre o Muro de Berlim, quando

"era impossível não sentir uma enorme reserva de ressentimentos contra a arquitetura, com novas evidências das suas inadequações [...] a acumularem-se diariamente; olhando o muro como arquitetura, era inevitável transpor para o campo da arquitetura o desespero, o ódio, a frustração que ela inspirava. E foi inevitável perceber que todas essas expressões [...] foram finalmente aplicáveis à própria arquitetura. O Muro de Berlim foi uma demonstração muito gráfica do poder da arquitetura e algumas de suas consequências desagradáveis"6.

⁶ KOOLHAAS, op. cit., p. 230.

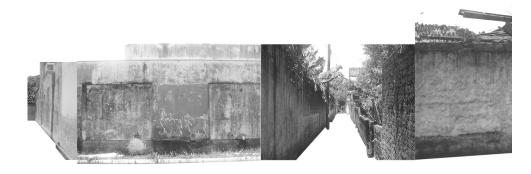
Agora, a indeterminação reside do lado de fora de suas atividades, no ponto exato desta separação.

O porto encerrado e com fronteiras bem estabelecidas tornou-se meramente um caminho que liga uma parte da cidade à outra. Posso me referir somente ao porto público e sua área arrendada, mas também a toda frente d'água pertencente a outros portos, de origem privada, bem como estaleiros e indústrias localizadas na foz. As margens do rio são outras na atualidade, não necessariamente a divisa física entre rio e terra, mas entre a cidade, a urbe e as atividades portuárias.

PONTO DE RUPTURA A CIDADE GENÉRICA 275

17,3 km.





176. Colagem digital da cidade impermeável. São poucos os caminhos a se seguir. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

A partir desses terrenos vagos, bem como pelas assépticas paredes portuárias, o sentimento em meu âmago muda completamente em relação à paisagem portuária. São paredes de concreto ou alvenaria, grades e cercas de arame farpado, é a opacidade em relação ao rio e às pessoas que aqui passam, são as diferenças de classe a montante do rio que me fazem sentir o que é esta paisagem na totalidade. A tonalidade industrial muda as relações estabelecidas com o espaço, de forma que aqui não vejo quase ninguém na rua, a não ser para pegar o ônibus, cujas paradas ficam na calçada à parede desses espaços indeterminados. A fronteira construída entre rio e cidade cria um tensionamento, transformando a rua Blumenau, antigo caminho que ligava Itajaí à cidade de Blumenau, em um meio-lugar.

Nesta parte da cidade, assim se dá a conexão com o rio, terrenos à beira d'água, de ruas estreitas e sinuosas que não são convidativas, apenas àquele que tem o desejo de se aventurar pelo desconhecido, por aquilo que chama sua curiosidade, ainda que não haja nenhum atrativo aparente. Pelo menos, algumas dessas ruelas apresentam residências, escondidas pela estreiteza da via, apagadas pela aridez do ambiente. Na entrada de uma empresa chamada "Alumiplast – Comércio de Metais", adentro este amplo beco, paredes de ambos os lados, sem calçada, pouco movimento, deparo-me com um outro estaleiro ao fim do caminho. Uma série de galpões, materiais de construção, um píer e um cais particular, vegetação esparsa, barcos e traineiras de variados tipos em sendo consertados. Daqui em diante, este panorama se repete, um ambiente que repele, que não pertence à minha realidade e que tampouco se abre figurativamente, pois materialmente esses lugares nem muros apresentam, tamanho o afastamento com o contexto da cidade.

Dobro em uma esquina, passo na frente de um bar aberto porém vazio, penso na cerveja gelada, olho para o relógio, penso no caminho ainda a ser percorrido, continuo. Dobro na rua Herta Tieme e sou impelido a seguir o caminho pela Manoel Gaya, onde o Estaleiro Itajaí S/A se impõe como um grande terreno fechado para a frente do rio. Com seu muro de blocos de concreto, sua guarita de





178. Conjunto de fotografias no bairro Imaruí, no distrito industrial da cidade. Novos muros, mais guaritas, impermeabilização. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

segurança bem colocada logo à entrada, não posso ver como a série de galpões e espaços para peças de navios se conformam em um gigantesco terreno que cria uma rigorosa fronteira com o bairro do Imaruí. Imagens de satélite, tanto do Google Maps como por uma ortofoto disponibilizada pela Prefeitura de Itajaí, mostram um grande terreno com margens alagadiças, um navio que está na mesma posição há mais de dez anos, um bairro que vai empobrecendo à medida que se aproxima do rio, se afastando daquela cidade por onde fiz a minha caminhada até então. O asfalto dá lugar ao bloco octogonal de concreto, que dá lugar ao chão de terra batida. As casas de alvenaria rebocadas e pintadas dão lugar às casas de madeira e tijolos furados aparentes, telhas de fibrocimento, lotes informais.

Quanto mais adentro o rio, mais me afasto da cidade formal e descubro a cidade formada pela consequência do choque direto entre a infraestrutura portuária e seus respectivos ramos industriais vinculados à pesca e a exportação. De fato, a fronteira formada entre rio e cidade cria uma outra cidade, da qual sou estrangeiro.

Daqui, a paisagem portuária não passa de um mero ruído, e não falo da característica que o som pode tomar a depender do contexto e do referencial. Refiro-me a como esse espaço, afastado da cidade formal, da cidade turística e da imagem consolidada do centro urbano portuário, é afetado ainda por seus elementos. Em um grande terreno vazio, que posteriormente analiso pelo mapa como sendo de responsabilidade da Vox Shipping Operações Logísticas Ltda, não vejo nada além de lixo acumulado, um terreno com a terra remexida, poças d'água e lama, marcas de pneu.

Neste espaço se juntam as empresas de caminhões, especializadas no transporte de cargas. Nesta grande volta do rio, pois o bairro se forma em um "canto" entre a Rua Blumenau e o Itajaí-Açu, resta parte da infraestrutura necessária ao porto, que acaba por impermeabilizar os quarteirões, criando grandes corredores com muros altos e arame farpado. Não consigo andar por caminhos que não sejam as próprias ruas, condicionando-me a uma caminhada tediosa por um lugar estéril.

Sinto que esse vazio encontrado na minha caminhada está ligado com o vazio que Solà-Morales associa aos espaços industriais, mencionado no texto anteriormente. E de fato, foi esta a região do rio escolhida para ser o primeiro Distrito Industrial da cidade, que

> "consolidou uma segregação de usos e atividades do município já na década de 1970. A partir da área portuária e seguindo em sentido noroeste, ficavam as indústrias em geral, as indústrias pesqueiras, os estaleiros e demais atividades afins, ocasionando uma desvalorização e início da periferização da população dos bairros ali em formação".

¹ SCHMITT, op. cit., p. 134.

179. 180.











183. Diferentes atmosferas em uma mesma cidade. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

Diante desse vazio, apresento a possibilidade de chamá-lo de meio-lugar, um espaço que, embora distinto do não-lugar, ainda carrega uma natureza incerta para ser comparado a um lugar comumente estabelecido. Esses seriam espaços de transformação, cujo estado provisório e inacabado seria sua principal característica². Como já mencionado, um espaço de transição, de forma que a indefinição seja a melhor definição para si.

De certa forma, a definição de meio lugar poderia ser comparada com a de *terrain vague*, um vazio sem uso designado, algo de definição vaga, mas livre para qualquer possibilidade de ação e apropriação. Por natureza, esses espaços se manifestam através da indefinição e das incertezas. Nesse sentido, é possível identificar alguma característica que remete à liberdade.

"São lugares aparentemente esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. Lugares obsoletos que somente certos valores residuais parecem predominar apesar de sua completa desafeição com a própria atividade na cidade, estão foras das estruturas produtivas".

Seria, então, o caminhar pelo *terrain vague* a ferramenta para transformá-lo em meio-lugar? Talvez um não-lugar seja apenas a percepção do *terrain vague* sem participar de sua indeterminação; seria apenas sua identificação e seu contraste com a definição urbana dos arredores. Partindo do pressuposto que o caminhar cria arquitetura e paisagem, colocar-se no meio-lugar seria uma forma de produção, principiando uma definição ao espaço cujos significados não se encontram contornos bem definidos, e portanto, ainda que temporariamente, muda sua natureza.

"Os limites espaciais se mostram menos rígidos. Entre interior e exterior, entre dentro e fora, entre privado e público, entre aqui e lá. Novamente o espaço do 'entre'. Entre dois. Estar 'entre' não quer dizer ser uma coisa ou outra, quer dizer ser temporariamente uma coisa e outra. Estar no meio de [en train de]... Em transformação. É não somente estar no meio ou em um meio, mas ser o próprio meio. [...] Os terrenos baldios [terrain vague] são sempre no meio, eles são em suspensão, em um estado provisório, intermediário, inacabado"⁴.

O espaço estético produz percepções e afetos. Os sentimentos que são gerados são produto do eu que busca cristalizar a sensação, para transmiti-la — ou tentar — ao outro. Não se pode negar que este produto é enviesado por quem o sente,

² CARERI, op. cit..

³ SOLÀ-MORALES, op. cit., p. 187.

⁴ JACQUES, Paola Berenstein. O grande jogo do caminhar. In: CARERI, Francesco. Walkscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2012. p. 10.









184. Fotografias encontradas no trabalho de Robert Smithson chamado "Tour of the Monuments of the Passaic, New Jersey". Pelo seu percurso, o artista registrou através da escrita e da fotografia os desconcertos e os dejetos dos territórios afetados pela indústria. Elementos genéricos e destrutivos vistos sob uma nova ótica, que os transforma em uma obra de arte que sintetiza o que se encoontra na liminaridade da modernidade. Fonte: https://holtsmithsonfoundation.org/tour-monuments-passaic-new-jersey



PONTO DE RUPTURA

que é algo pessoal, um recorte parcial do autor para algum sujeito espectador. Neste caso, o afastamento é impossível, ainda que em uma vã tentativa de criá-lo, pô-lo como artificial, uma vez que deve se deixar sentir, mecanismo humano de controle dúbio, para que tais sensações sejam assim esclarecidas e concretizadas na comunicação.

Citado anteriormente como fonte de inspiração para a caminhada pelo território do desconhecido, do estrangeiro, "Tour of the Monuments of the Passaic, New Jersey", de Robert Smithson, é um exemplo de caminhada pelo território afetado pelo vazio de uma indeterminação que surge como o sussurro de uma modernidade que não se consagrou. Careri pontua que,

> "Para Smithson, as viagens são uma necessidade instintiva de busca e de experimentação da realidade do espaço que o circunda. Viagens com a mente por hipotéticos continentes desaparecidos, viagens dentro de mapas que se dobram, se recortam e se sobrepõem em infinitas composições tridimensionais, [...] pelos territórios desconcertados pela indústria"⁵.

Nesse sentido, a exploração urbana de Smithson é uma incessante busca de um meio que seja possível inferir ao território categorias estéticas e filosóficas com as quais confrontar-se.

Em "Tour of the Monuments of the Passaic", confronta-se com a experimentação como ponto de partida da indeterminação, pois não se sabe o que advir desse movimento de deriva sobre o espaço, portanto, lança-se nesse mar de possibilidades múltiplas a fim de experimentar as sensações e tirar conclusões; experimenta-se, daí um resultado. Smithson se encontra com uma "[...] 'terra que se esqueceu do tempo', na qual não habitam presente, passado e futuro, mas diversas temporalidades suspensas, fora da história, entre a ficção científica e a aurora da humanidade, fragmentos de tempo presentes no tempo atual dos subúrbios"6.

Essa leitura de Smithson sobre o Passaic, em Nova Jersey, só é possível por causa de seu percurso e seu confronto direto a partir da escala de seu corpo com os objetos isentos de expressão imanentes, que acabam por representar os sentimentos evocados, um ponto fora da curva, um tempo fora da história; traz à tona os sentimentos que só foram possíveis a partir da própria desconexão com um outro tempo, talvez o da cidade de Nova York, e de repente, em uma tarde de sábado de setembro de 1967, vê-se diante de um contexto que continuava a se desenrolar não obstante o mundo.

O que Smithson pretende com sua caminhada é produzir uma performance

⁵ CARERI, op. cit., p. 143.

⁶ Ibid., p. 145.





PONTO DE RUPTURA

185. Colagem digital do panorama dos muros. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

em torno da "[...] busca de uma nova natureza, de um território desprovido de representação, de espaços e tempos em contínua transformação". E, de certa forma, "nos espaços vazios e esquecidos pelos próprios habitantes, reconhece o mais natural território do olvido, uma paisagem que adotou o caráter de uma nova natureza entrópica"8.

Neste ponto, Careri aponta que Smithson correlaciona conceitos físicos com alguns de natureza outra, sobre mudanças de um estado a outro a partir da dissipação de energias, como é colocado em relação à entropia. Seria a passagem do tempo e a energia que certos objetos inanimados evocam, sua energia de transformação imagética, sua representação diante das pessoas.

> [...] há um equilíbrio sutil entre a renúncia à denúncia e a renúncia à contemplação. O juízo é exclusivamente estético, não é ético e nunca é estático. Não há deleite algum, nenhuma satisfação e nenhuma participação emotiva em atravessar a natureza dos subúrbios. O discurso parte de uma aceitação da realidade tal como se apresenta e prossegue em um plano de reflexão geral em que Passaic se torna o emblema da periferia do mundo ocidental, o lugar do resíduo e da produção de uma nova paisagem feita de dejetos e de desconcertos"9.

De certa forma, a arquitetura global apontada como genérica estaria, por consequência, transformando os arredores do porto de Itajaí, construindo neste espaço de indeterminações múltiplas. Um espaço cujas intenções de avaliação estética e perceptual justificam e fazem valer à pena a deriva, a exploração do vazio do ambiente construído, para enfim, poder confrontar-se com a imensidão das dúvidas.

Se em "Tour of the Monuments of the Passaic, New Jersey", Smithson se coloca diante de um cenário que constitui uma nova paisagem feita de dejetos e desconcertos, a paisagem portuária do Itajaí-Açu, além de construir no imaginário coletivo sua representatividade açoriana atrelada a uma história náutica, consolidando também o progresso e a modernidade através de seus componentes na paisagem, também estaria, de certa forma, perpetuando o desconcerto encontrado nas áridas regiões industriais, diante das paredes intransponíveis dos portos público e privados, na cidade que se desmancha para não colapsar sua fonte imprescindível à subsistência.

Os desejos e desconcertos encontrados, quem sabe, a feiura de um lugar que não se preocupa com beleza, onde as próprias formas sustentam-se apenas por sua estrita funcionalidade, formam "esse panorama zero [que] parecia conter ruínas ao contrário, isto é, todas as novas construções que eventualmente seriam

⁷ CARERI, op. cit., p. 145.

⁸ Ibid., p. 148.

⁹ Ibid., p. 149.

construídas. Isto é o oposto da 'ruína romântica' porque os edifícios não caem em ruínas depois de construídos, mas sim em ruínas antes de serem construídos"10. Neste sentido, é possível traçar um paralelo entre o Passaic de Nova Jérsei com as duras fronteiras do panorama portuário de Itajaí, onde os ambientes indeterminados se manifestam como um ponto no tempo antes do progresso, um estado de transição que necessita devastar e destruir, construir um sentimento de estranha repulsa naquele que ali caminha, para enfim se transformar segundo suas intenções; a terra revolvida antes da construção de um parque náutico, os quarteirões postos abaixo para que o porto se expanda, deixando para trás um insólito ambiente dúbio e árido.

Apenas poucos exemplos desse constante estado de modificação e transição na cidade, que culminam naquilo que a Prefeitura e a Superintendência Portuária almejam, que em muitos casos, é a coexistência com qualidade entre Porto e Cidade, buscando mitigar os efeitos dessa união indissociável. Todavia, terminadas essas modificações e superado o estado de longa transição entre aquilo que foi e será, qual o resultado que se obtém?

De fato, foi-me mais custoso reunir palavras pra descrever essa estranha separação do que naqueles lugares onde o nada prevalece, e de repente, qualquer coisa pode se manifestar. "Esta mise-en-scène¹¹ anti-romântica sugeria a ideia desacreditada de tempo e muitas outras coisas 'ultrapassadas' . Mas os subúrbios existem sem um passado racional e sem os 'grandes acontecimentos' da história"12. Talvez a sensação é de que tudo seja falso, ou de que um espetáculo se desenrole por trás dos muros como cortinas de teatro. Do outro lado, a sensação de que estou deslocado espacial e temporalmente vem à tona, em um tédio suburbano desconectado com um todo maior, um outro contexto.

Essas características instigam em correlacionar este subúrbio afastado do mundo, mas que ainda é afetado por ele, que depende de seu progresso para construir a noção de tempo estético, com a questão subjetiva da paisagem. O que acontece quando este ambiente que necessariamente nasce de uma ruína se mistura com o sujeito que o constitui em seu panorama uma paisagem? Smithson traz à tona que,

> "na verdade, a paisagem não era uma paisagem, mas 'um tipo particular de heliotipia' (Nabokov), uma espécie de cartão-postal de um mundo autodestrutivo de imortalidade fracassada e grandeza opressiva. Eu estava vagando por uma imagem em movimento que não conseguia imaginar [...]¹³".

¹⁰ SMITHSON, op. cit., p. 3.

¹¹ Encenação teatral. 12 SMITHSON, op. cit., p. 3.

¹³ Ibid., p. 3.



186. Colagem digital: no vazio, os contornos conhecidos perdem seus sentidos. A própria imagem é uma mancha refletida na calçada molhada. Um estranheiro se revela. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

O passeio pelo Passaic de Nova Jérsei deixou não só nele, como nas próprias fotografias capturadas, uma impressão de uma natureza outra, pois tal a paisagem que observa de dentro proporciona capturar imagens que parecem se desconectar de um contexto maior, formas estranhamente utilitárias dispostas no espaço, ressaltando o caráter de não relação com a realidade, mas que "opera como documento das ruínas monumentais de um subúrbio em construção, que de tão real, torna-se especulativo"14.

O constante estado de transição dos espaços à margem do porto e a entropia das relações no espaço e na paisagem fica clara com esse futuro e modernização que sempre chegam para renovar o sentido do lugar, e aqui retomo o mesmo Vladmir Nabokov de capítulos anteriores, que diz que: "o futuro não é senão o inverso do obsoleto"15. A partir deste ponto, é possível perguntar-se também o que sobra dessa obsolescência na paisagem, se poderia ser um ruído dissonante do constante futuro renovador, ou ainda, se contribuiria para a construção do resíduo no espaço de indeterminação. De outro modo, também o próprio símbolo da renovação da imagem da cidade anteriormente citada depende dessa mesma condição de afastamento da obsolescência que não tarda a chegar, e que, na verdade, tem vindo cada vez mais rápido. Diferentes pontos da cidade buscam a fuga de diferentes obsolescências; o que resta em cada uma delas são suas respectivas ruínas.

> "Segundo Smithson, a nova paisagem que se revela nos subúrbios precisa de uma nova disciplina capaz de captar o significado da transformação e da mutação do natural para o artificial e vice-versa: 'habitamos em estruturas definidas, estamos rodeados por sistemas de referência – mas a natureza os desmantela, remete-os a um estado anterior de não integridade'"16.

Entendo que o território do ambiente construído acaba por criar esses espaços onde todo o sentido de sua forma acaba por se dissociar de uma realidade maior. Seria talvez o sentimento que os espaços liminais acabam por evocar, que trazem à tona no âmago daquele que caminha por esses espaços uma certa familiaridade, porém dentro de uma distância tão grande com o objeto, que o panorama acaba por se assentar nos limites da realidade, como se aquele espaço em questão fosse um absurdo.

Afastado do centro fundacional, em meio a um panorama desolador da

¹⁴ CONTRUCCI, Constanza de Córdova. A verdadeira ficção erradica a falsa realidade: Robert Smithson entre New Jersey e Yucatán. 2023. 98 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Literatura, Cultura e Contemporaneidade da Puc-Rio, Departamento de Letras, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023., p. 45.

¹⁵ NABOKOV apud CARERI, op. cit., p. 143.

¹⁶ CARERI, op. cit., p. 14.

ruína do porvir, sigo às margens deste grande terreno vazio, com areia e gramíneas, água parada em poças no centro por conta da chuva dos últimos dias, árvores e contêineres ao fundo, bem como os guindastes do Barra do Rio Terminal Portuário S/A.

A rua vazia, um homem passa por mim de bicicleta e fica me olhando, mesmo que depois de cruzados os caminhos, deixa seu olhar sempre voltar a mim, talvez com curiosidade, que tipo de coisa tem para se tirar foto aqui? Por enquanto, o vazio contenta-se apenas com minha presença, nesta ruína de outro tempo, vaga mudança da paisagem daquele que cruza o inominável na tentativa de se convencer que ali, entre ruídos e sussurros, há algo que se possa nomear. Encontro SENAI de Itajaí, dobro a esquerda, sigo por uma rua com uma madeireira, talvez a única reminiscência de um outro tempo do Porto de Itajaí, apesar de não haver confirmações sobre o tempo que ela aqui está, se são dez ou cinquenta, setenta ou mesmo cem anos. Afinal, o passado consegue ainda encontrar um caminho de permanência no panorama da ruína anti-romântica? Como ervas daninhas que custam a romper a dura e indiferente calçada de concreto.

19,6 km.

187. Conjunto de fotos da Cooperativa de Pesca Nipo Brasileira. Chegando no fim do território desconcertado pela indústria. Janeiro de 2024. Acervo do autor.









Dobro à esquerda na rua Henrique Dauer. Em frente, a Cooperativa Mista de Pesca Nipo Brasileira. Olho para o fim da rua, que segue o muro à direita e some de vista, pouca calçada, pouca sombra. Imagino como seria estar aqui de noite, simplesmente acordar e perceber estar longe de casa, da cidade que conheço, estar de repente aqui, às margens desse muro, daquela grade verde, do poste que ilumina o nada, que fora da sua luz, às sombras, reside o medo de qualquer coisa que possa tomar forma na indeterminação. Na Cooperativa, percebo um grande portão metálico entreaberto, do qual tiro uma fotografia sem permissão. Nela aparece um amplo pátio de paver de concreto e britas. Redes com boias coloridas amontoadas, um pequeno galpão aberto, um caminhão com as portas traseiras escancaradas e uma traineira de pesca ancorada no cais particular da cooperativa.

Recebo uma reprimenda dos dois homens que trabalham no estacionamento do outro lado da rua da empresa de pesca, pergunto se eles trabalham ali, tento desconversar minhas atitudes atrevidas e sigo meu caminho até cruzar com a Balsa Itajaí-Navegantes, cuja NGI Sul também é responsável. Possui uma infraestrutura bem menor do que o ferry-boat do centro, alternando uma embarcação de cada lado. Os pedestres dividem um diminuto espaço junto das motos e dos carros, além de o ponto estar confinado entre a cooperativa de pesca e o grande terreno vazio que um dia fora a fábrica de papel.

"Por muitos anos o local apresentou o único ponto de travessia do Rio Itajaí através de balsa. A ponte Marcos Konder, sobre o Rio Itajaí-Mirim, foi concluída em 1930 [...]. Mas, mesmo com a ponte concluída o serviço de balsa nunca deixou de funcionar no local, recebendo a denominação popular de balsa da Barra do Rio".

Um pesado caminhão de contêiner passa pela esquina e deixa, além de uma

¹ FLORIANO, Magru. Itajaipedia: história de itajaí. História de Itajaí. Disponível em: https://itajaipedia.com.br/artigos/barra-do-rio/. Acesso em: 27 maio 2024.





190. Fábrica de papel Hering, Reif & Cia. Ltda., sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Ricardo Conceição.

poeira seca, um grande barulhão para trás, chacoalhando sua carroceira. Caminho paralelamente ao terreno da antiga fábrica de papel, que já foi a terceira maior em produção do país. Por vezes, ao voltar da pré-escola, uma colega minha morava nas redondezas, o que fazia com que o motorista da van escolar passasse em frente a este imponente edifício que sempre me pareceu fantasmagórico. Vidros quebrados, paredes sujas, uma profunda escuridão em seu interior. A demolição me pareceu à época apenas a culminação de um grande processo de abandono, apesar de a fábrica ainda na minha infância estar em atividade. Foi demolida em março de 2014, quando a empresa demitiu todos seus funcionários por sofrer um embargo da Fundação Estadual do Meio Ambiente. O prédio centenário, construído em 1913, foi pensado para se tornar patrimônio histórico da cidade, porém sua demolição sem alvará veio ao seu encontro antes².

A região da Barra do Rio em Itajaí é como que um marco invisível para a colonização do primeiro trecho do Vale do Itajaí e de seu interior. A ocupação dessas terras do Itajaí datam de antes da criação do Império luso-brasileiro e foram o ponto primordial para a chegada dos imigrantes alemães que subiram o rio para a realização de suas colônias. Entre empresas de pesca, estaleiros, logística portuária e retroáreas privadas de contêiner, o que há neste espaço hoje, mesmo que apresente uma grande importância histórica, o que resta aqui para que se conte esta história em uma cidade cuja imagem cristalizada do passado é tão importante para suas operações mercadológicas? Em um primeiro momento, nada. O que sobra é apenas um espaço de passagem.

Apesar de ser um importantíssimo ponto histórico da cidade, pouco ou quase nada desse tempo se sustenta nesse panorama duro. A categorização deste distrito como área propícia para o desenvolvimento industrial afastou a imagem criada da cidade para enfim homogeneizá-la e encerrá-la entre paredes intransponíveis cuja arquitetura genérica prevalece.

"O distrito industrial, de propriedade municipal, iniciava nas imediações da rua Blumenau, via de ligação com o porto, foi dividido em trinta lotes e tinha por objetivo "o incremento do parque industrial do município, com oferecimento de vantagens, fornecimento de infraestrutura e serviços diversos para os estabelecimentos industriais que vierem a se instalar neste distrito".

A escolha do distrito industrial toma como referência o porto como nódulo que separa a cidade em duas, onde ficavam "as indústrias em geral, as indústrias pes-

² BERNARDES, Anderson. Fábrica de papel centenária é demolida em Itajaí. Nd Mais: Notícias de Santa Catarina. Itajaí. 17 ago. 2014. Disponível em: https://ndmais.com.br/noticias/fabrica-de-papel-centenaria-e-demolida-em-itajai/. Acesso em: 02 mar. 2024

³ Câmara Municipal de Itajaí, 1972 apud SCHMITT, op. cit., p. 134.





191. O que restou da fábrica de papel, completamente demolida. Um lugar da cidade onde o passado não se sustenta. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

PONTO DE RUPTURA

queiras, os estaleiros e demais atividades afins, ocasionando uma desvalorização e início da periferização da população dos bairros ali em formação"⁴. A história que se conta na centralidade fica como que restrita a ela mesma, não pelo desenrolar dos fatos do município, mas pela imagem criada que a encerra em uma parte da cidade pensada para ser desta forma, a Itajaí moderna que se desenvolve junto ao seu imaculado passado, que não passa de uma imagem propositalmente desenhada. À primeira paisagem do Itajaí-Açu, esta onde chegaram os primeiros povoadores, os primeiros navegantes em busca de um estuário seguro, o que resta são restos de uma narrativa que já não se conta com facilidade, e nem mesmo se materializa aqui para que permaneça. As camadas históricas aqui foram sobrepostas, e quando busco recortar o tempo para analisá-las, não encontro nada no espaço que as rememore. Possivelmente, o panorama nulo de Smithson, a paisagem do árido vazio.

Propus-me a caminhar um pouco mais, até o início do bairro Cordeiros, após atravessar a ponte Marcos Konder sobre o Rio Itajaí-mirim. Este foi o ponto do primeiro porto do Itajaí-Açu, relativamente afastado de sua foz, que fora chamado anteriormente como "porto natural", pois ali se encontrou as condições naturais perfeitas para a instalação deste tipo de infraestrutura; a primeira modificação da paisagem, não de natureza material, e sim simbólica, onde foi atribuído ao espaço um nome e função.

Em uma avenida movimentada, encontramos tempo e pessoas dispostas a ficarem perto da balaustrada pescando, enquanto é possível ver outras empresas de pesca que se somam às margens do rio afluente ao Itajaí-Açu. Passando a empresa "Trocadeiro Portos e Logística", um dentre os outros tantos portos privados da região, me deparo não só com mais áreas reservadas à logística de contêineres – aceitar que por onde quer que eu ande pela cidade há a grande possibilidade de me esbarrar com este derramamento do genérico sobre o local –, mas também com uma desobstrução da frente d'água. Vejo de novo o Itajaí-Açu, agora com uma infraestrutura de parque adequada a permanência.

Caminho pela calçada, aproximo-me do guarda-corpo metálico branco, encontro um dos "portais" de acesso à grande arquibancada que dá para o rio. À minha esquerda está um grupo de pescadores em uma das poucas sombras sob uma frondosa copa de árvore. O rio está baixo, de forma que a arquibancada azul se transforma em um grande aglomerado de pedras de mesma forma, só que marcadas pela mesma cor do rio, um marrom esverdeado.

Este lugar é o Parque Náutico Odílio Garcia. O nome dado a esta localidade é uma singela homenagem que jamais fará jus ao feito histórico de Odílio Garcia, o responsável por conter incêndio do Navio Petrobrás Norte, que ocorreu

⁴ SCHMITT, op. cit., p. 134.



192. Confluência do rio Itajaí-Mirim com o rio Itajaí-Açu. Este foi o ponto escolhido para ser o primeiro porto da cidade, em águas calmas, protegido pelo afastamento considerável da embocadura do rio. Janeiro de 2024. Acervo do autor.



193. Arquibancada para o rio no Parque Linear Odílio Garcia.



194. Homem pescando na ponte sobre o rio Itajaí-Mirim. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

no dia dois de fevereiro de 1965. Ao entrar na barra do rio Itajaí-Açu, direcionou-se diretamente ao Terminal Marítimo da Héliogás, no bairro Cordeiros, onde faria uma descarga de cerca de quatrocentas toneladas de gás liquefeito de petróleo. Entre versões contadas, mais ou menos acreditadas, as razões do incêndio são muitas, mas entre as mais creditadas como verídicas está o rompimento "da mangueira onde era transferido o gás do navio para os terminais da Liquigás e Hélio Gás"⁵, de forma que o choque do próprio duto rompido com o casco do navio tenha produzido a faísca que ocasionou o incêndio.

Com o risco de uma grande explosão, pois acarretaria o incêndio de grande parte da cidade, já que "liberaria toneladas de óleo diesel marítimo que estavam depositadas nos tanques alimentadores de seus motores de propulsão. Este óleo incandescente seria levado pelas águas do Itajaí-açu até a foz, incendiando tudo que encontrasse às suas margens"⁶, fato de imensa preocupação à época, visto que a cidade passava pelo auge de suas exportações de madeira, compreendendo que uma parte do território era dominada por grandes pátios de tabuados expostos, o que agravaria o incêndio na cidade. E para piorar a situação, havia outro navio descarregando derivados de petróleo próximo, e se o incêndio continuasse, o envolveria em uma grande explosão.

Segundo o jornal A Nação, de quatro de fevereiro de 1965,

"Por volta das 21 horas, não só os moradores de Cordeiros haviam abandonado os seus lares. Os habitantes da Barra do Rio, São João, São Vicente, Rio Pequeno e até Vila Operária, à mais de 5 kilometros de distância, abandonaram tudo e dirigiam-se para a Estrada de Brusque e Camboriú. Mais de 10 mil pessoas, inclusive mulheres e crianças, deixaram os seus lares em uma pavorosa debandada fugindo do calor das chamas que já era sentido à grande distância".

Neste dia, minha mãe recém-nascida estava nos braços de minha avó no hospital Marieta Konder Bornhausen, após ter passado mal por conta do procedimento de parto, o que acarretou dias a mais no hospital. Minha mãe relata, obviamente contada por seus irmãos mais tarde, sobre o horror que se alastrou pela cidade, com todos tentando fugir. Meu avô deixou meus tios no vizinho e foi em busca de respostas, o que fazer diante de uma situação que beirava uma das maiores catástrofes do município?

Enquanto meu avô e meus tios esperavam em casa, torcendo para que a situação ficasse sob controle, o navio, no fim das contas, não explodiu. Por conta de

⁵ FLORIANO, Magru. Itajaí em chamas. Itajaí: Alternativa Editora, 2002. p. 10.

⁶ Ibid., p. 68

⁷ A NAÇÃO, 1965 apud FLORIANO, op. cit., p. 9.



PONTO DE RUPTURA

Fogo ameaçou Itajaí de ir pelos ares

O heroísmo e o espírito de solidariedade humana de duas dezenas de homens salvaram a cidade de Itajaí de ser arrasada pela explosão de três milhões de litros de gás liquefeito: vinte homens conseguiram atar um cabo à âncora do "Petrobras-Norte", que em chamas e sem amarras era sacudido pelas explosões, e evitaram que ele fôsse chocar-se com o terminal da Shell, em cujos tanques existem três milhões de litros de gasolina. O "Norte", atracado no pôrto de inflamáveis de Itajaí, às 19h45m, de anteontem, sofreu tremenda explosão.

momento do incêndio no navio
Petrobrás Norte, no dia dois de
fevereiro de 1965. Fonte: Itajaí
de Antigamente, publicação de
Rosimeri Marcelo.
196. Trecho de jornal que conta o
ocorrido no dia do acidente que
provocou o incêndio no navio pretrolífero. Sem data. Fonte: Itajaí de
Antigamente, publicação de Murilo

Watson.

homens que tomaram a iniciativa diante de uma situação extrema, as válvulas que liberavam o gás, que alimentavam o grande incêndio, foram fechadas por Odílio Garcia, marinheiro que se atirou às chamas a fim de evitar a grande e temida explosão. Outros homens participaram desta absurda salvação, que ceifou a vida de cinco pessoas, mas que no entanto, evitou uma tragédia sem precedentes.

O incidente com o navio Petrobrás Norte ressalta os perigos da proximidade de uma cidade com uma infraestrutura portuária. Isabelli, amiga próxima e funcionária da Maersk, empresa de logística que por muitos anos atuou no porto arrendado de Itajaí, conversou comigo sobre o porto de Itajaí e sua a segurança, bem como a necessidade de afastamento da cidade portuária da cidade convencional. Em parte da conversa/entrevista informal que tivemos, falamos sobre a demolição de parte da cidade por conta do porto, onde ela fala

"[...] próximo da Rua Blumenau, eu acho até que faz sentido [a segregação direta entre o porto e a cidade]. E por questão de segurança também. Que é uma área muito deserta. Tu que andou por ali, deve ter percebido. Tipo, todo esse entorno, até chegar no Imaruí ali, é muito deserto. Então, assim, faz sentido tu transformar aquilo em uma área mais portuária, propriamente dita, e limitar o trânsito mais a caminhões. Porque o que tu tem? Literalmente Itajaí cresceu ao redor do porto, o porto tá longe da BR-101. Tu vê caminhão passando na cidade inteira. Aí é questão de segurança, de atropelamento de ciclista, de motociclista. Então, quando tu faz um acesso mais separado, tu também limita, ali vai andar com caminhão pesado, ele vai andar com contêiner. Então, tu tira a população local mais dali, né? E, tipo, grande parte dos acessos às ruas continuam, grande maioria, mas as áreas... Isso, eu acho que faz sentido e é importante. Pra realmente fazer essa segregação devido à segurança."8.

Dessa forma, pela característica do porto incrustado no centro da cidade, a partir deste ponto de vista, é preciso manter o meio-lugar e a fronteira, o vazio e a liminaridade entre esses dois pontos, a fim de sustentar as atividades portuárias no município. A manutenção da dicotomia e da tensão a partir de uma perspectiva pertinente, a da segurança da população diante de um maquinário e infraestrutura, que além de apresentar beleza e ruídos, proporciona uma enorme falta de segurança àqueles que estão próximos de si.

A maneira como os portos se manifestam no espaço mudou radicalmente ao longo dos séculos, e falando no caso específico de Itajaí, não só suas dinâmicas internas mudaram, como a própria relação com a cidade se modificou. Quando o maquinário pesado, o contêiner, os guindastes, o caminhão se fizeram impres-

⁸ SASDELLI, Isabelli. Entrevista cedida ao autor. Itajaí, jan. 2024.



197.



198. Panorama sentado sob a copa de uma árvore: empersas de pesca, traineiras, guindastes e navios em construção. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

cindíveis para a vitalidade das dinâmicas portuárias, maior foi a necessidade de afastamento da população em geral deste espaço. A consequência disso é que, no centro da cidade, há um território impermeável e que precisa dessa repulsa para se sustentar. O que se observa é um vazio preenchido e inacessível, um espaço à parte, um lugar de outra natureza.

Paro e sento em um dos equipamentos de ginástica para pessoas da terceira idade, pois estava justamente abaixo de um aglomerado vegetal, proporcionando uma sombra agradável. Pego meus sanduíches frios, um almoço desgostoso. Contento-me em ver o outro lado do rio, um campo aberto apenas com vegetação rasteira, enquanto vejo um grande navio sendo construído na Estaleiro Navship. São pelo menos quatro guindastes identificáveis de onde me encontro, além de grandes galpões e embarcações menores atracadas no cais particular. Decido voltar, retornar ao princípio da história itajaiense, onde tudo começou. Pego o *ferry-boat* da Barra do Rio para atravessar à margem esquerda do Itajaí-Açu, recomeçando o trajeto sob uma nova perspectiva, a daquela paisagem que até o presente momento apenas observei e contemplei.

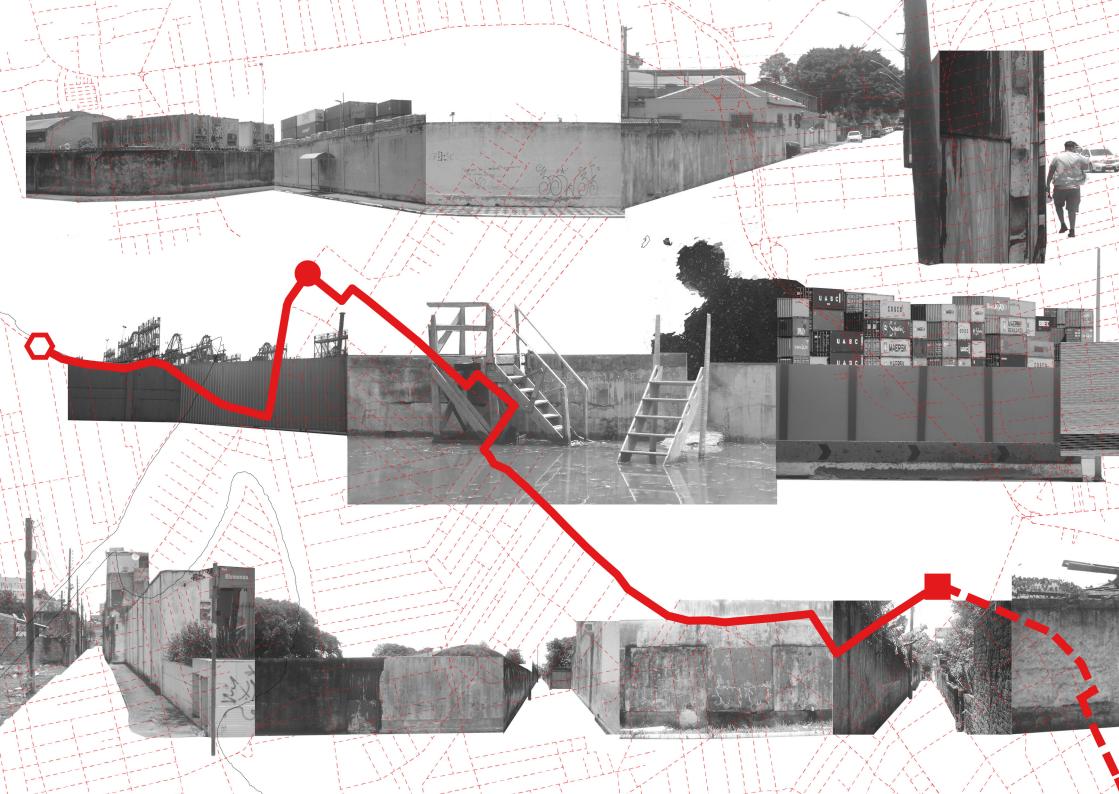


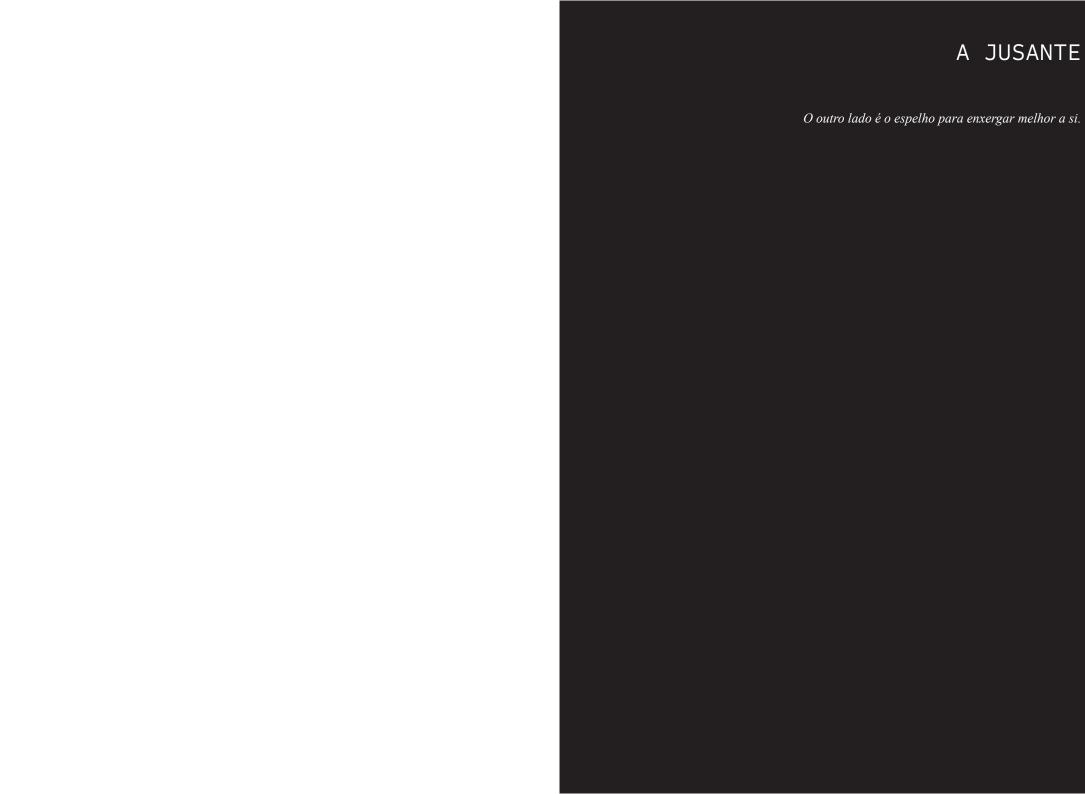
199. Travessia do rio Itajaí-Açu pelo ferry-boat da Barra do Rio. Além de ponto do primeiro porto da cidade, é também um dos primeiros pontos de travessia de balsa. Janeiro de 2024. Acervo do autor.



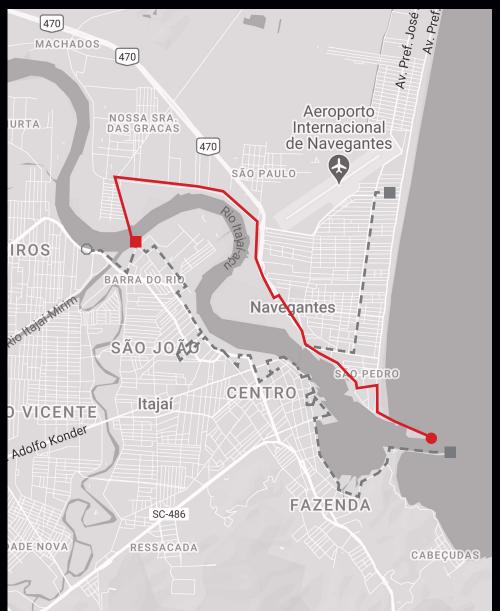
200. Balsa entre a Barra do Rio em Itajaí, e Machados em Navegantes, ao fundo a antiga Fábrica de Papel Itajahy. Sem data. Fonte: Itajaí de Antigamente, publicação de Leandro Vinicius Hahn.

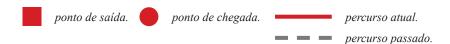
PONTO DE RUPTURA











Às 13h52 da longa deriva do dia dois de janeiro de 2024, saio de Itajaí pela balsa da Barra do Rio com o intuito de chegar na outra margem do Itajaí-Açu, desta vez realizando o percurso pela cidade de Navegantes. Mas antes da balsa atracar deste lado do rio, ando de um lado a outro, aproveito e vou no banheiro, começo a tirar fotos dos arredores, o espaço de espera de passageiros e motocicletas, embaixo de uma cobertura com ripas e caibros de madeira e telha de fibrocimento. A ponte de atracação é menor do que a do centro, posiciono-me diante dela e capturo a outra margem. Um verde exuberante, tanto logo à frente do rio, como aos fundos, como que a linha de divisa entre terra e céu. O número de edificações em Navegantes é consideravelmente menor, ao menos na região mais afastada do mar. Poucas despontam, assim deixando a margem como que intocada por todo o aparato tecnológico que compreende a paisagem portuária do Itajaí-Açu.

Quando do outro lado, efetivamente na cidade de Navegantes, olho para trás e noto a discrepância entre as margens nesta porção do rio. Em Itajaí, galpões, postos de controle, pátios de contêiner, postes altos para iluminar grandes áreas, grandes cais de concreto armado, guindastes que rasgam o céu a competir com as volumosas nuvens de chuva de verão, uma série de traineiras, no mínimo umas vinte, todas enfileiradas em seus respectivos estaleiros ou cooperativas de pesca, enquanto que aqui, na margem esquerda do rio, um grande terreno de vegetação baixa, onde dois cavalos estão dispostos para capinar a gigantesca gleba inutilizada logo à saída da balsa. No momento em que dei os primeiros passos para adentrar este terreno para definir um uso, ainda que esporádico e espontâneo à indeterminação, fui afugentado por dois cachorros caramelos, imagino que de rua, porém adotados pelos funcionários do ferry-boat deste lado. Eles me ajudaram a escapar dos cachorros, entre risadas e latidos, e fui obrigado a seguir meu caminho depois de expulso.

Sigo por uma extensa rua que me afasta completamente do rio. De ambos os lados é possível ver terrenos vazios, sendo o da direita pelo menos três vezes

203. 204.











207. Conjunto de fotografias da travessia do rio e a chegada em Navegantes. Traineiras, terrenos ociosos, dejetos encontrados nas margens do Itajaí-Açu. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

maior à gleba anteriormente mencionada. Esta rua é a divisa exata entre o bairro Machados e São Domingos. Navegantes, diferentemente de Itajaí, ainda é um mistério, mesmo em suas centralidades mais familiares. Para mim, sempre foi o outro lado do rio, sempre houve uma suposição sem certezas sobre os componentes que conformam a paisagem afastada. Nestes setecentos metros, os galpões avançam sobre o céu e sobre as casas baixas, uma sessão do bairro estritamente residencial, com poucos comércios nisso que poderia ser considerado uma rua importante, a que conecta os dois bairros a uma outra cidade.

Saindo da rua Jornalista Rui Ademar Rodrigues, dobro à direita em uma rótula para a José Francisco Laurindo, principal rua do bairro cuja natureza comercial predomina. Apesar do baixo gabarito, o bairro é bem ocupado, com suas fachadas comercias que somam desde lojas de roupa, aviamentos, presentes, hiper 1,99, lojas de ferramentas, supermercados, charcutarias, relojoarias, mecânica para motos e carros, borracharias, barbearias e cabeleireiros, até bares cheios de homens velhos e embriagados, provavelmente construtores em estaleiros, marítimos, homens tradicionais que prezam pela bebida cedo, enquanto que igrejas evangélicas despontam aqui e acolá.

Daqui, o rio é esquecido por um bom trecho, apenas sendo visível de relance, que se dentro de um carro, passa quase que despercebido ao fim de algumas ruas, onde um grande tubo de concreto, desses utilizados para drenagem pluvial, é colocado com suas aberturas na vertical para impedir o acesso de veículos ao grande terreno vazio que faz fronteira com o rio. Ruas sem saída. Construções abandonadas, algumas feitas pela metade e deixadas incompletas em meio a escombros de obra, acúmulos de lixo, uma área residual que pode muito bem ter um outro uso, oculto, como sei que acontece em partes da cidade de Navegantes, especialmente na restinga da praia.

Em um terreno de muro sem marcações nem nome de empresa, um portão de telha metálica aberto estava me chamando a atenção, que em uma primeira impressão, ao olhar as atividades que se desenrolavam lá dentro, me fez achar que fosse ser um ferro velho. Contudo, seu Luís, quem me recebeu na entrada do terreno após perguntar o que acontecia ali e também pedir permissão para realizar fotos, me informou que este lugar está sendo usado para montar uma das maiores britadeiras, literalmente uma máquina de fazer brita, do país. Será montada para uma pedreira na cidade de Penha.

O interessante era querer explorar aquele terreno, que tipo de atividade poderia ser vista, poderia ser experienciada deste lado do rio? Até então passei por uma amálgama de atmosferas aprazíveis e dilacerantes, dicotômicas. Máquinas com cilindros para assentar o asfalto recém pichado na estrada, tubos de concreto, peças de antigas embarcações, de antigas balsas, um terreno com a terra revolvida





209. Componentes da paisagem portuária do rio Itajaí-Açu. Elementos do globo, genéricas pilhas de contêiner, navios e guindastes que despertam a curiosidade. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

e úmida, em grande parte, cheios d'água, com o próprio píer de concreto ao fundo, parte dele demolido por conta de falta de manutenção, imagino. Um pássaro repousa em cima de uma pilastra que, abandonada pela laje do píer que cedeu, agora já não tem mais uso, senão o da total apropriação pela fauna do rio. Mais pedras de enrocamento, a regularização da margem esquerda do rio, homens trabalhando em um trapiche particular ao lado, na tentativa de amarrar as cordas que sustentam os pneus para impedir que o barco se choque diretamente contra o concreto duro.

Em Itajaí, quando passei pelo distrito industrial, vi apenas muros, de diferentes formas, de diferentes cores, alturas, que encerravam atividades ocultas, que agora se abrem para mim do outro lado do rio, desimpedidos, porém afastados a ponto de já não me afetarem diretamente com sua árida e impermeável presença. As cores múltiplas dos contêineres, das embarcações, enquanto que uma traineira cruza o rio em minha frente, os guindastes içando cargas. Assim, a sensação de ruído se dissipa e sou inundado por aquilo que penso ser completude, mas que não sei definir muito bem. É uma sensação que definitivamente apresenta contornos mais definidos que o vazio, porém que está tão arraigado em meu âmago que se torna dificil de expressar. Mesmo afastado por um rio que no momento se apresenta intransponível para mim, "[...] eu tive a impressão de estar lá, precisamente lá, naquele lugar da terra. De que o panorama me habitava, e de que eu o habitava". Sempre comentei com amigos e familiares este meu desejo por capturar de alguma forma a paisagem portuária, e mesmo caminhando por tanto tempo e por tantos lugares, não consigo colocar sinteticamente esse apreço por tal panorama. Por vezes, falar que a paisagem é bonita ajuda a levar o papo adiante, mas as vezes não é sobre isso, ou pelo menos, só sobre isso.

Como Knausgård pontua através de seu personagem Egil, "[...] a impressão de que tudo era estranho me atingia com uma força tão intensa, tão diferente, que era quase como o começo de um outro mundo [...]"². Olho para os eucaliptos atrás de mim e penso que a natureza é daqui, mas não os elementos que descrevi da paisagem portuária. Olho para ela e lembro da história desse rio, sobre o seu derramar simbólico às suas voltas, sobre as águas calmas e especialmente sobre a visão humana que ressignificou a natureza para comportar um uso, mas que esses componentes genéricos não pertencem a este ponto, nem a lugar nenhum, justamente transformadores de lugares em territórios inacessíveis cujas consequências são suas fronteiras, impermeáveis espaços liminares. Daí possivelmente a origem do estranhamento, daí a dubiedade entre a harmonia da paisagem afastada e o meu eu estrangeiro que vem à tona quando diante de sua escala monumental.

Também, esse panorama contribui para intensificar a ambiguidade entre

______ KNAUSGÅRD, Karl Ove. Estrela da manhã. São Paulo: Companhia das Letras, 2024. p. 382. 2 Ibid., p. 377.

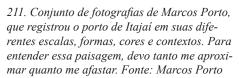
áreas tornadas mercadorias para os turistas, vide o centro fundacional e sua imagem desenhada ao longo de décadas, como também as áreas que se transformam em literais resíduos, seja pelo estado de transições encontradas para o crescimento do porto e o "progresso do município", seja pela atividade industrial que cria verdadeiras periferias em regiões áridas e "ruidosas". No final, os componentes genéricos criam junto ao porto e suas dinâmicas verdadeiras áreas inacessíveis, ainda que possíveis de percorrer, como também áreas simplesmente privatizadas. O diminuto espaço de uma densa cidade que não tem para onde crescer e que, ao longo dos anos, vai sendo consumida por um movimento que vem de fora para dentro.



210. Colagem digital da cidade sendo consumida pelo porto. Marcas da obsolescência às margens do Itajaí-Açu. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

 $26 \, km$









De fato, foram a travessia e o afastamento das atmosferas que até então percorri que me possibilitaran, de certo modo, uma melhor compreensão em relação à complexidade das inter-relações entre a vida e as formas, além de me recordar o fato de que forma e dimensão podem, através do gigantismo, da escala colossal, da imponência absoluta, reduzir a forma a uma questão banal; vislumbro os altos guindastes e fico com os olhos cheios de curiosidade, tal como a idosa, com seus os braços apoiados no parapeito do ferry-boat dias atrás, a contemplar o navio atracado na Portonave e o contínuo carregar e descarregar os contêineres.

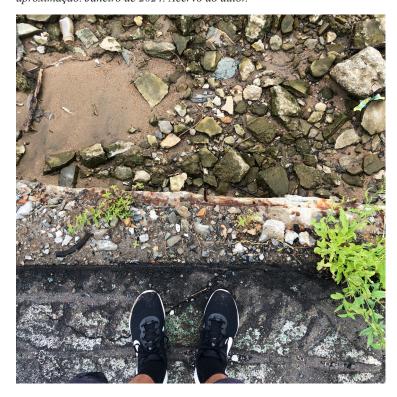
Formas e dimensão, juntas, ampliam o campo de leitura estético. O tamanho de um objeto, seja ele um elemento natural, como uma montanha, uma escarpa, uma ravina, um desfiladeiro, ou como venho pontuando até então, estes enormes componentes da paisagem portuária, navios cargueiros, guindastes, acúmulo de contêineres, extensos pátios concretados e as singelas modificações no rio, atuam em consonância ou ruptura de uma paisagem.

De maneira que "[...] as formas e a escala formam uma unidade inseparável da impressão estética; e uma forma revela a raiz da sua essência estética ao mudar de significado com a alteração da sua escala de grandeza"¹. Forma e grandeza atuam como possibilidades sensoriais para a estética. A forma ausente de representação, pura máquina cuja estética reside no produto da indústria, na eficiência enquanto substância, abre caminho ao símbolo e as potências de existência.

A mudança de escala, possível quando inserido em sua liminaridade, torna a fronteira o espaço cujo atravessamento abstrato deixa no âmago um sentimento de vazio. No limite da realidade, os símbolos perdem sua capacidade representativa e acabam desenraizando a percepção. Vem à tona um sublime corroído, ou mesmo valores estéticos dúbios, de qualidade duvidosa. Quando diante dessa indeterminação sentimental, a nostalgia surge como sentimento ancorador de seguranças.

¹ SIMMEL, Georg. Os alpes. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 52–58. p. 52

212. Proximidade do corpo com a margem do rio, menor escala de aproximação. Janeiro de 2024. Acervo do autor.



Uma forma sem beleza? Um contorno do nosso tempo, como que um grande relógio, onde a beleza é a comunicação do inquestionável agora. O porto é um monumento do tempo, onde sua impermanência, suas formas e tecnologias intermitentes permitem a compreensão, e até mesmo a aceitação passiva/contemplativa da inexorável mudança.

É possível apreender do porto uma monumentalidade a partir da comparação de medidas, quantidades; relatividade. Também, o que não cabe mais na forma, pois uma limitação pode carregar um outro campo ampliado.

"Nós somos seres da medida, cada fenômeno que penetra a nossa consciência tem uma quantidade, um mais ou um menos da sua qualidade. Mas as quantidades só se determinam reciprocamente, só existe um grande porque há um pequeno e, inversamente, um alto porque há um baixo, um frequente porque há um raro, e assim por diante"².

Portanto, eu necessariamente devo entender a escala de maneira comparativa, pois sem esta essencial etapa, acabo por perder a noção métrica importante à compreensão da forma a partir de uma leitura estética. Quando caminhei por entre os elementos, senti uma sensação de prazer e desconforto, lá na margem direita do rio. Agora afastado, esta distância me permite uma outra análise, mais contemplativa, onde eu afeto menos o espaço, e vice-versa, a ponto de eu poder estabelecer uma relação quase que virtual com a paisagem.

O método de comparar escalas reside em meu próprio corpo, pois não há forma que eu domine mais em relação a escala do que a que eu tenho por garantida, uma proximidade infinitesimal; uma ferramenta indissociável, a qual uso a todo tempo em minha vida. Meu corpo afastado permite a comparação com o outro que fica, o outro lado do rio, e que

"cada coisa mede-se pelo seu outro, cada uma é pólo de um pólo contrário e deste modo cada realidade só pode formar uma impressão em nós desde que esta seja relativa, isto é, se destaque de qualquer coisa que se lhe opõe na mesma escala do ser"3.

325

Dessa forma, fica cada vez mais evidente para mim a necessidade de afastar para que o sentimento de paisagem, essa amálgama de minhas experiências e intimidades com aquilo que contemplo, possa ser gerado, criando assim a consciência do panorama.

A necessidade da distância, como Knausgard bem coloca, atua "como se

² SIMMEL, op. cit., p. 56.

³ Ibid., p. 56.





213. Colagem digital do panorama do rio. Agosto de 2024, elaborado pelo autor.

326

um espelho fosse colocado em frente aos nossos pensamentos. É esse espelho que torna a consciência possível, enfim, que é a própria consciência"⁴. O afastamento possibilita que eu, de fato, consiga enxergar não tão somente a paisagem, mas o que coloco nela a fim que a torne assim, enxergo-me, bem como meus sentimentos, inevitavelmente. Pois "a consciência quanto à nossa existência, quanto àquilo que somos, só tem sentido quando vista em relação à existência dos outros: sozinha ela não tem nenhum sentido. O espelho, ou seja, são os outros". Nesse sentido, para mim, a paisagem do rio é, em essência, o outro lado do rio.

O sentimento que o porto desperta, no princípio do todo, é o da paisagem natural transformada, transfigurada para os objetivos econômicos daquele assentamento que aqui fundou cidade. Quando posto em comparação com seu desenrolar histórico, é possível assimilar, ao longo dos quase duzentos anos de município, que a paisagem toma do natural a vocação que lhes justifica sua superação e completa modificação. Toma-se partido de sua configuração para consagrar a mudança como característica indispensável ao estabelecimento de elementos que vão compor esta nova paisagem, representação do globo através da modernidade, cujos artefatos constituem um tempo, essencialmente, humano.

Através desse afastamento, há uma ampliação no campo estético que propus estabelecer, entre a paisagem natural modificada, o ambiente construído, as transformações na cidade a entrada do globo no local. São nessas relações construídas ao longo do tempo onde encontro "a natureza objectivada tecnicamente [que] faz parte do mundo da vida da nossa cultura". Neste ponto, compreendo àquela natureza modificada como parte constituinte da natureza graças a sua indissociabilidade com o todo natural. "Onde os resultados desta objectivação podem ser percepcionados enquanto natureza — campos, parques, jardins, albufeiras, portos, pistas de esqui, etc. —, podem também ser objecto de um sempre insatisfeito interesse estético pela natureza". Podemos retomar o sentido de natureza a uma ampliação tamanha a considerar a própria espacialidade, a capacidade de manifestação em três dimensões espaciais e uma temporal como componente do natural, de forma que a natureza objetivada, ainda que intensamente transfigurada a outra coisa, seja possível associar a um interesse estético da natureza.

Assim, acredito que a verdadeira paisagem urbana, a experiência completa e autêntica da cidade, ocorre quando a cidade não está estritamente limitada pelos planos iniciais, mas evolui e se transforma de maneira que vai além das intenções originais ou esquemas prévios. Isso pode incluir o desenvolvimento espontâneo, a criatividade das pessoas, mudanças sociais e outros elementos imprevisíveis que

⁴ KNAUSGÅRD op. cit., p. 610.

⁵ SEEL, op. cit., p. 402.

⁶ Ibid., p. 402.

contribuem para a complexidade e vitalidade de uma cidade. Talvez daí a possibilidade de encontrar a natureza estética, na própria naturalidade com que as relações entre pessoas, formas e a banalidade da vida se desenvolvem no campo do imprevisível. Afinal, não haveria uma vida se não houvesse tais fatores.

Dessa forma, quando propus de me deixar ser atravessado pelo panorama percorrido, pelas idiossincrasias da cidade e as dicotomias entre a imagem inventada cristalizada da cidade, bem como as tensões no território do vazio, faço da paisagem uma grande experiência pessoal e subjetiva. Como Simmel aponta,

"[a paisagem] é já uma formação espiritual, não se lhe pode tocar em parte alguma nem percorrê-la no mero exterior, ela vive unicamente pela força unificadora da alma, como um entrelaçado, impossível de exprimir por qualquer analogia mecânica, do que é dado com a nossa capacidade criadora".

Quando recuperada a paisagem, se é que esta se perdeu em algum momento para que eu pudesse "achá-la", meu trabalho já será um produto espiritual, ou como se referiu Careri, uma transformação simbólica do espaço, pois terei produzido um algo que surgiu de mim e do espaço, que unidos através da fotografia e escrita, terão criado a paisagem portuária, entidade autônoma cujo poder criou e transformou a foz do Itajaí-Açu.

329

A JUSANTE

⁷ SIMMEL, op. cit., p. 50.

26,7 km.









214. Conjunto de fotografias dos estaleiros em Navegantes. Tradição diante do moderno progresso. Afastado, posso entender a paisagem por onde passei. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

A JUSANTE

Deixo para trás o caráter comercial de um bairro em crescimento para então voltar às duras paredes dos tradicionais estaleiros da cidade, onde são preservadas práticas e técnicas "herdadas da antiga carpintaria de ribeira, evocando espaços e tempos mais distantes". Entrei no que estava mais próximo e convidativo, conheci o vigia Walmor, que me permitiu tirar fotos muito interessantes do terreno que fica de frente para o terminal Teporti. Encontrei muitas traineiras atracadas, enquanto homens sem camisa entravam e saíam delas para realizar sua manutenção. A informalidade do espaço se misturava à paisagem colorida ao fundo, dos contêineres do outro lado do rio. Uma miscelânea de tradição e modernidade, onde a história do rio se mistura com a narrativa contemporânea.

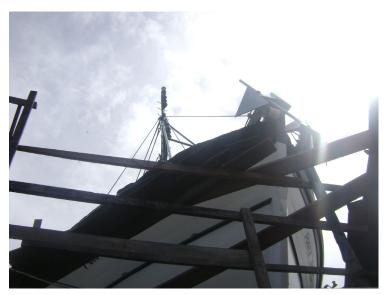
Quando Itajaí e Navegantes eram uma só, a cidade concentrava as atividades portuárias nas margens direita do rio, enquanto que à esquerda ficavam os estaleiros da cidade, voltados à pesca ribeira. É possível encontrá-los hoje nas ruas Itajaí e José Francisco Laurindo, que

> "são a rota dos estaleiros de carpintaria naval, onde se faz uma Navegantes de madeira. Mais de dez estaleiros desenvolvem a técnica da 'carpintaria da ribeira', um dos maiores patrimônios da cidade. Barcos de pesca de grande porte são construídos à mão por homens simples, artesãos que transmitem seus saberes na prática"²

A concentração dos estaleiros nesta área é coerente quando se considera que, antes da emancipação do bairro de Navegantes do município de Itajaí, morassem na região, "além de pescadores, estivadores, marítimos e práticos, muitos carpinteiros, 'mestres do risco' e construtores navais que trabalhavam no porto e [nos] estaleiros

¹ LINDENMEYER, op. cit., p. 117.

² MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. Madeira, porto e outras atividades econômicas. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (org.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 59-60.



215. Embarcação em manutenção em um estaleiro em Navegantes. Janeiro de 2024. Acervo do autor.



216. Carcaças de novas embarcações em um estaleiro em Navegantes. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

A JUSANTE

de Itajaí"³. Esses trabalhadores, que herdaram técnicas da tradicional construção de ribeira daqueles imigrantes açorianos e madeirenses que se instalaram na foz do Itajaí-Açu após a crise nas armações baleeiras de Itapocorói, atendiam a demanda portuária itajaiense ao longo da primeira metade do século XX.

Com a substituição dos navios de madeira por maiores embarcações feitas de aço, os diferentes ciclos econômicos do porto de Itajaí que culminaram na crise do setor madeireiro entre as décadas de 1960 e 1970, e os incentivos à indústria da pesca, surgiu em Navegantes um ambiente favorável à renovação da demanda por embarcações no rio Itajaí-Açu⁴. Vale lembrar que as correntes marítimas frias no litoral sul e sudeste do país influenciaram o direcionamento dos incentivos estatais para a instalação de indústrias de pescado nessas regiões, o que torna a foz do Itajaí-Açu um lugar propício para essa atividade.

A demanda renovada por navios encontrou em Navegantes, recém-emancipado, uma grande quantidade de terrenos baratos e livres às margens do rio, uma vez que Itajaí apresentava uma malha urbana bastante consolidada. Também, Navegantes oferecia melhores praias para puxar os barcos e realizar sua manutenção a seco. A soma desses fatores foi crucial para atrair armadores do Rio de Janeiro e Santos, que trouxeram conhecimentos da pesca com traineiras.

Segundo Lindenmeyer, a principal técnica de captura de pescado em grande escala para beneficiado industrial consiste em cercar o peixe com o uso de redes chamadas "trainas". Ele ecplica que:

"No mar, depois de localizar o cardume, lança-se essa malha de rede anilhada que pode chegar a centenas de metros e, com o auxílio do caíco, pequeno bote carregado pela traineira, a rede de traina cerca completamente o cardume formando um círculo que depois de fechada por baixo, concentra toda a sardinha ou qualquer outro peixe de cardume em um grande saco. Os peixes são retirados aos poucos e colocados no convés e nos porões resfriados com gelo. Dessas redes de trainas deriva a palavra traineira"

333

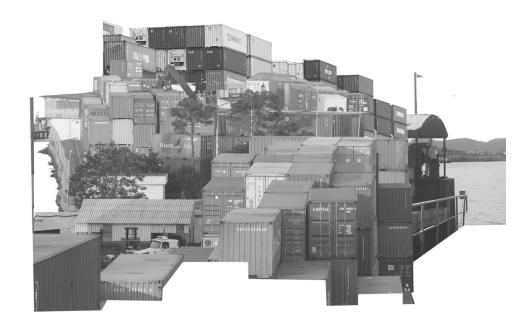
Os barcos traineira surgiram na pesca de sardinhas na península ibérica, principalmente, no norte da Espanha, e "foi introduzida no Brasil por espanhóis que imigraram para o Rio de Janeiro no final do século XIX". Com as condições ideais apresentadas anteriormente, Navegantes mostrou-se um lugar conveniente e com potencial de crescimento para a pesca industrial e para a construção naval. Lindemeyer comenta que, através de um armador em específico, João Antenor, que

³ LINDENMEYER, op. cit., p. 127.

⁴ Ibid..

⁵ Ibid., p. 143

⁶ Ibid., p. 144.





217. Colagem digital: modernidade e tradição que coexistem. Agosto de 2024, elaborado pelo autor..

sugeriu a três imigrantes espanhóis que se estabelecessem na foz do Itajaí-Açu para construir embarcações e atender à crescente demanda pesqueira, a embarcação traineira foi introduzida na região.

Dessa forma, essa amálgama de técnicas, tanto as herdadas pelos imigrantes açorianos e madeirenses que há mais de século haviam se fixado nas margens do Itajaí-Açu, quanto as traineiras importadas pelos imigrantes que se instalaram em Navegantes, fez explodir a carpintaria naval na cidade, reacendendo uma tradição que fez surgir uma nova. Também,

"carpinteiros e marceneiros locais, bem como os vindos do interior, com culturas e conhecimentos das tradições italiana e alemã, aprendiam, na rotina de trabalho, os segredos de transformar um amontoado de tábuas cortadas, curvadas e contorcidas em embarcações, dando vida às traineiras".

Assim, constrói-se uma imagem a partir de homens do mar que, por conhecerem demasiadamente um território, literalmente desterritorializado, derramam na localidade sua tradição, criando assim um lugar único.

No amplo terreno guardado pelo seu Walmor e seu fiel escudeiro, um cachorro caramelo bastante simpático, o movimento era calmo. Poucos homens se encontravam dentro das traineiras estacionadas; a tarde se encaminhava para o fim, e uma nuvem de trovoada se aproximava lentamente da foz do Itajaí-Açu. Localizados lado a lado, esse e outros estaleiros estebelecem uma relação de proximidade e afastamento com a Portonave. Mantêm viva a tradição em contraste com à modernidade que se derrama no panorama do rio. Para manter essa vitalidade, os estaleiros dependem dos mesmos elementos que separam porto e cidade: voltamos aos muros, ao retorno da cidade impermeável. Apesar de dúbia, inquestionável é a qualidade dessas relações e a oportunidade de ver em primeira mão, em diferentes escalas, as máquinas que ocupam a paisagem de Navegantes. Como Serraglio pontua,

"Talvez a rua José Francisco Laurindo seja o elo de associação entre o homem e o rio, a transição entre a escala da máquina e a humana. Ali as máquinas aparecem despidas de sua grandeza, ali estão desmanchadas, são carcaças. O que vemos são mãos humanas que produzem as embarcações colossais, peça por peça. É fundamental que essa escala não se perca, pois ela nos permite perceber que não é a máquina fria que move a paisagem, mas o trabalho do homem que carrega a história consigo, enquanto inventa o futuro".

⁷ LINDENMEYER, op. cit., p. 145.

⁸ SERRAGLIO, op. cit., p. 111.

É uma oportunidade única de ver, em primeira mão, um pequeno espaço de uma paisagem em constante transformação, que, por vezes, apaga o que veio em razão do novo, contra o fantasma da obsolescência; em outros momentos, quando a tradição se transmuta a ponto de mantê-la viva, ainda que de forma diferente, constrói uma maneira navegantina de ser às margens do rio. Todos os dias, é gerada uma nova cidade dentro de si, a mesma.⁹

⁹ MOREIRA, op. cit..

28 km.



218.



A JUSANTE

219. Terrenos bagunçados. Na ponta dos pés, consigo ver sua sentranhas por cima dos muros. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

No fim da rua José Francisco Laurindo, uma bifurcação a funde com a rua José Frederico de Souza, tornando-as na rua Itajaí. Por ela caminhei, entre comércios, residências e mais estaleiros, que ocupavam seus respecticos terrenos como se estivessem em uma obra interminável, madeiras espalhadas por todo canto, galpões abertos cheios de equipamentos de conserto, cada um com seus mistérios que se formam por seus muros. Quando a rua Itajaí acaba abruptamente em uma colossal fábrica de pescados, sou obrigado a caminhar às margens do trecho inicial da BR-470, que tem sua origem na cidade de Navegantes.

Importante infraestrutura de conexão com o Vale do Itajaí, a BR-470 marca a obsolescência dos transportes fluviais e ferroviários com a ascensão do rodoviarismo no país a partir das políticas de Juscelino Kubitschek. A partir de 1960, mudanças na conjuntura econômica nacional e internacional afetam drasticamente o porto de Itajaí. Podemos dividir tais mudanças em duas: a transição dos modelos de transporte marítimo e ferroviário para o rodoviário; a queda na compra e venda da madeira, o que acarreta uma crise que paralisa o Porto.

O então presidente, Juscelino Kubitschek, põe em prática uma série de reformas no país com objetivos de sua rápida modernização em comparação ao cenário internacional. O slogan "50 anos em 5" é um dos clássicos de seu governo, que passou a realizar investimentos massivos em rodovias e na priorização do automóvel como meio de transporte particular e comercial. Pelas dificuldades impostas pela geografia do Vale do Itajaí, vistas desde o período colonial, o Rio Itajaí-Açu, até as bandas de Blumenau, sempre impeliu o transporte às navegações, que posteriormente foram gradativamente sendo substituídas pelo transporte ferroviário.

Segundo Goularti Filho¹, até meados do século XX, essa região apresentava uma especialização regional e uma fragmentação econômica. O sistema de transporte catarinense era desarticulado, de forma a atender algumas regiões específicas, o que culminou em um relativo atraso à integração regional do estado. "O

¹ GOULARTI FILHO, op. cit..

processo de circulação de mercadorias começou a priorizar uma nova modalidade de transporte, o rodoviário, em vez do ferroviário e a nova rodovia BR 470, deu início ao ciclo madeireiro em Santa Catarina". Assim, "[...] o porto de Itajaí alterou-se de escoadouro da produção do vale do Itajaí acessado por via fluvial, para porto madeireiro integrado por meio de rodovia a uma nova área de abrangência"3. Com a construção de rodovias nacionais, importantes para conexões de transporte, como por exemplo, a BR-101 e a BR-470, que percorre a margem do Rio Itajaí--Açu, ligando Navegantes a Blumenau e adiante, é notória a queda do transporte marítimo, o que destitui do porto um certo protagonismo logístico.

O transporte rodoviário sobrepôs o ferroviário, que tardava a chegar em Itajaí, apesar de a cidade ser considerada o quilômetro zero para a via-férrea sonhada em conectar o Vale. Engarrafamento de rodovias com caminhões cheios de madeira para descarregar no Porto de Itajaí tornou-se uma cena comum entre as décadas de 1950 e 1960. Foram somente com essas novas vias que houve o destaque do Porto em relação ao comércio madeireiro.

Se em um dado momento havia na paisagem da cidade uma grande concentração de serrarias, fazendas, canaviais de Açucar, engenhos, fábricas e usinas de processamento e beneficiamento de produtos, entende-se que a proximidade com a água não era mero fator coincidente, uma vez que a navegabilidade do Itajaí-Açu propiciou a descida desses produtos até o porto escoador, seja por pequenos botes, sumacas, vapores, ou até mesmo simples jangadas, onde por exemplo a madeira beneficiada era amarrada para descer até o porto. O rio era via de acesso como também de saída, por ele fluía mercadoria, por ele encontrou-se a razão de ocupação e de exploração de um território.

A década de 1970 não rompe de maneira abrupta, do dia para noite essa ligação direta do rio com os territórios criados a partir dele. Marca, acima de tudo, a transição como fator imprescindível para a adaptação do porto às dinâmicas comerciais nacionais, intenções de transformação de um país ao automóvel, cuja capital recém-inaugurada consagra o símbolo do transporte individual à modernidade almejada. Com o incentivo às rodovias e a falta de integração e planejamento a diferentes modais, tornava-se irreversível a transição, condição essencial à modernização do próprio porto. Com isso, Itajaí tornava-se a cidade dos caminhões, que trafegam junto ao trânsito cotidiano da cidade a fim de acessar armazéns, galpões, pátios - em resumo, retroáreas de empresas exportadoras e importadoras - e descarregar, ou carregar seus produtos para o Porto, ainda que fosse mais caro esse tipo de transporte, contudo, trouxe à tona a eficiência diante da defasagem das ferrovias e hidrovias, marcas do passado.

² MOREIRA, 1995 apud SCHMITTt, op. cit., p. 108.

³ SCHMITT, op. cit., p. 108.

29 km.

220. 221.









223. Conjunto de fotografias da Portonave, em Navegantes. Retorno da atmosfera liminar portuária, muros, câmeras, afastamento entre porto e cidade. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

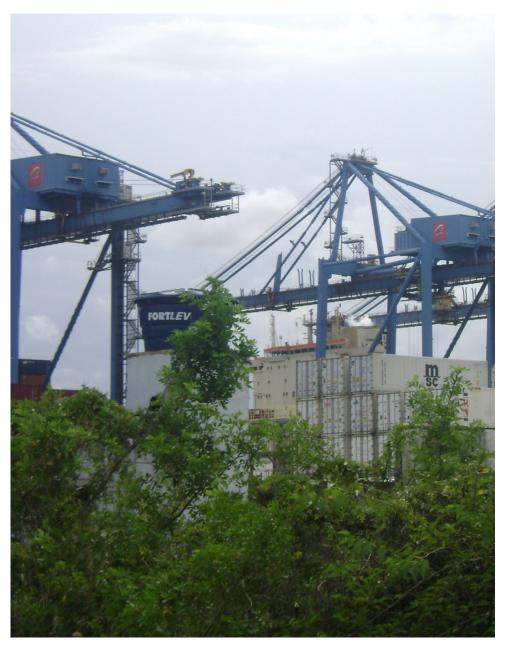
A JUSANTE

Em uma espécie de península, mesmo que este nome esteja incorreto para esta porção de terra que avança sobre o Itajaí-Açu, formando uma de suas concavidades, está toda a infraestrutura portuária de Navegantes, com a empresa Portonave, o porto privado da cidade e o primeiro terminal privado de contêineres do país, marcando esta ocupação relativamente recente do solo. Depois de caminhar pelos grandes pátios de construção e conserto de embarcações de pesca, impermeabilizados pelos altos muros, chego em uma outra parte da cidade que também possui seus próprios meios de se separar espacialmente.

Uma longa fila de caminhões se forma às margens dessas longas paredes de concreto sujo, com arames farpados em cima e constantes avisos de câmeras de vigilância. Extensos pátios de estacionamento para as centenas de funcionários do porto privado, grandes espaços de armazenagem de contêineres e altos silos compõe o vazio junto de poucos guindastes próximos à BR-470. Inesperadamente, a grama em frente à parede de concreto estava impressionantemente limpa, com a placa "Proibido jogar lixo // Ambiente monitorado" fazendo seu papel com maestria. Adiante, o terreno se abre para grandes jardins, portões de acesso, níveis de segurança, crachás e permissividades. De longe, uma cidade e sua dinâmica um pouco mais organizada, ruas ortogonais formadas pelo acumulo de contêineres, que em seu tédio condicionam o deslocamento do espaço de maneira a facilitar a logística. Caminhões entrando e saindo, pessoas uniformizadas também.

Os portêineres azul-escuro, que tanto se impõe sobre o rio e são uns dos principais elementos que desenham a paisagem portuária quando vistos de longe, agora se sobressaem em relação aos gigantescos armazéns do porto privado, competindo em altura com as novas torres de vidro de Itajaí, do outro lado do rio bem como oferecem a quem está ali a pé, ao lado de grandes e muros tão hostis, a impressão de grandes colossos metálicos realizando operações ocultas, como que em um balé das máquinas que dançam em um espaço monumental, às escondidas da cidade.

224. Sobreposição de camadas. Máquinas na paisagem entre a natureza. Janeiro de 2024. Acervo do autor.



A JUSANTE

Não obstante ter sido parte de Itajaí por um século, a separação de Navegantes e Itajaí não destitui uma relação imagética que a cidade tem com seus componentes econômicos, pois como Serraglio coloca,

> "Máquinas passam a definir a maneira como vemos a cidade de Navegantes. O brasão carrega essa imagem: um avião justaposto a uma caravela, em uma sobreposição de momentos históricos. A figura dessas grandes máquinas funde-se à paisagem da cidade, com a presença constante dos aviões decolando e pousando do Aeroporto Internacional de Navegantes, dos guindastes azuis da Portonave e do Porto de Itajaí ou do ferry-boat que liga os dois lados do rio, na impossibilidade de uma ponte. Grandes navios atravessam lentamente o canal do porto, misturando-se aos edificios da cidade"1.

Porém, quando no rio, envolto na névoa de uma manhã de cerração baixa, quem avança singrando as calmas águas do Itajaí-Açu nota, sem pestanejar, a honestidade que esses espaços se abrem àqueles que ali navegam, que todo dia sobem em suas embarcações, sejam pequenos botes, traineiras tradicionais da região ou mesmo um simples ferry-boat para chegar ao trabalho do outro lado do rio.

Sou levado a crer que são esses pequenos momentos, de contraste entre uma cidade que se fecha para si e que se abre para o rio, que revela uma intensa paisagem, junto com o movimento pendular do cotidiano, que abraça esses componentes e os inserem não somente na rotina, como no fundo do âmago, que somos atravessados pela possibilidade de contemplar uma das tantas cidades invisíveis de Ítalo Calvino, que se mostra tão concreta e palpável não obstante seu título sugestivo. Muito menos intangível, imaterial, imaginada, e muito mais sobre àquilo que salta os olhos, que fica escancarado, que é tão presente que não tem como escapar de nossa percepção, por sua força voraz a fim de construir uma imagem particular e coletiva acaba por invisibilizar justamente outros aspectos, tão banais quanto, mas que se mostraram menos importantes em relação ao recorte que a paisagem nos induz a fazer.

A cidade invisível nada mais é que a paisagem que se revela não tanto para os olhos, ouvidos, tato e olfato, mas ao que cresce e floresce dentro do âmago, que rememoramos através da memória.

[&]quot;- ...Portanto, na realidade a sua é uma viagem através da memória! - O Grande Khan, as orelhas sempre de pé, agitava-se na rede todas as vezes em que colhia no discurso de Marco uma inflexão suspirosa.

⁻ É para se desfazer de uma carga de nostalgia que você foi tão longe!

⁻ exclamava, ou então: Você retorna das suas expedições com a estiva





225. Onde a cidade termina e começa o porto. A rua continua, e meu direito de ir e vir também. Acesso à Portonave.
226. O progresso ao fundo, no primeiro plano, o passado da cidade que dá lugar à modernidade. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

Um dos elementos que constitui a paisagem, para mim, é a capacidade de conseguir me arraigar sentimentalmente através da memória, cujo revestimento nostálgico permite me reproduzir um certo conforto, àquela imagem que estabelece o pertencimento, aquela paisagem que não só recorda quem eu sou, mas eu também lembro quem é ela.

Em uma das entradas do porto, sem guarita, sem posto de segurança, vejo apenas o peso de bloqueio para impedir o acesso de carros. Trabalhadores entram e saem, dois homens regularizando o meio-fio de uma calçada. Paredes de concreto sujas, com símbolos da Portonave, arames farpados, um galpão, árvores e contêineres, ao fundo, quatro dos portêineres dali. Quis avançar, tirar foto, percorrer este ambiente que me faz pensar em sua segurança durante a noite, a madrugada solta. Sou repreendido por dois guardas portuários, que me pedem para não tirar foto e dar meia volta. Elevo os braços para cima, símbolo universal do ser humano desarmado e inofensivo, tento tirar uma foto escondida, mas os dois olham diretamente para mim. Dou meia volta e vou embora.

Ali perto, uma antiga escola abandonada, apenas suas paredes resistem em pé, de forma que a natureza lentamente toma de volta para si o que lhe pertence, o espaço para o acaso. As máquinas ao fundo fazem pensar que são as responsáveis pela demolição, o que pode ser apenas uma mera associação poética da fotografia e da paisagem que se desenha nesta perspectiva. Mas não consigo deixar de pensar que essas relações indiretas de fato existem, que basta fuxicar um pouco mais para perceber que na verdade faz sentido, o desenvolvimento industrial e portuário de uma cidade historicamente ligada ao rio pode estar relacionado com a mudança de usos do solo nas proximidades desta região que há vinte anos era simplesmente um grande vazio.

Ao me aproximar do total caminhado de trinta quilômetros, percebo que meu quadril está pedindo socorro, meus pés apresentam diversas bolhas, tive de trocar um par de meias encharcado por outro seco e confortável agora que o dia apresentava sol e não mais chuva. A paisagem começou a se repetir, apesar de apresentar mais elementos com sutis diferenças, compondo certas atmosferas similares, ao mesmo tempo que em espaços e contextos diferentes, com operações ímpares e propósitos díspares. O percurso desde a balsa da Barra do Rio até o centro de Navegantes foi extenso, vazio e homogêneo, de forma passei por uma grande parte da cidade que não me cativou a capturá-la à maneira como fiz em Itajaí, onde em cada

² CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 93.



227.



A JUSANTE

228. Ferry-boat e trapiche público em Navegantes. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

seção da paisagem recortada de caminhada, eu poderia pelo menos esbarrar com algum tipo de história em uma linha do tempo associada ao porto.

Na margem esquerda, a história, enquanto que indissociável a do município de Itajaí, porque de fato o fora na maior parte de sua existência, não se estende muito ao passado, permanece como um burburinho pequeno diante dos novos componentes da paisagem. O que resta aqui do sussurro do passado é muito mais a cultura da carpintaria de ribeira do que as consequências do rio sobre o traçado atual da cidade, tanto que difere bastante de como à margem direita do rio se desenvolveu.

Volto ao ferry-boat na parte de Navegantes. O sol já não dá mais as caras, quem toma os céus são nuvens carregadas, o medo de ainda estar andando e cair novamente um toró sobre aquele que já se molhou. Passo por características residências que permaneceram intactas com o avanço e transformação da cidade, do outro lado da rua, a igreja da padroeira da região, Nossa Senhora dos Navegantes. Um pequeno trapiche para transeuntes, pescadores, vagabundos. Uma arquibancada que desce à água para as mesmas pessoas.

Amarradas nos guarda-corpos estão dezenas de bicicletas. Uma cidade plana como Navegantes oferece a oportunidade de se deslocar na avenida à beira-mar por uma ciclovia regular, até chegar aqui no ferry-boat. Depois, para atravessar, melhor do que de carro ou motocicleta, que faz o preço da travessia aumentar, a pessoa prefere atravessar a pé, pagar seus singelos um real e quarenta e cinco centavos, chegar no centro de Itajaí e se deslocar andando mesmo, pois seu trabalho é perto, dispensando outros modais. Em Navegantes todo mundo tem uma bicicleta, por mais simples que seja, e sempre há esse movimento de ida e vinda do ferry-boat para a cidade. As pessoas que andam nela variam desde crianças pequenas até senhores de idade, e pedalam lentamente até a padaria ou bar mais próximos. Depois de passar o edificio da prefeitura do município, simbolicamente posto diante de uma de suas frentes d'água mais importantes, um grande estacionamento, onde mais próximo às margens do rio ficam moribundos e pessoas em situação de rua. A via João Emilio está em reforma, parte do plano de urbanização do prefeito para deixar a cidade mais agradável em pontos chave que conectem as regiões turísticas da cidade, quase sempre vinculadas à praia.

Do centro, passo ao bairro São Pedro, que se apresenta fortemente vinculado ao rio em sua ocupação, com casas às margens e uma atividade pesqueira marcante. Passo ao lado da empresa "Mar e Sul // Indústria e Comércio de Pescados Ltda.". Afastado do rio, consigo apenas ver pelo mapa a pequena baía que se forma com a proteção das antigas guias-correntes do projeto quase centenário. Nem de Itajaí nem daqui dá para se ter dimensão do que se passa ali. Apenas dezenas de barquinhos atracados nessas tranquilas águas salobras das casas e do manguezal.

230. Conjunto de fotografias do início dos molhes da barra de Navegantes. Monumento aos Pescadores, localizado no antigo Pontal. Às margens do rio, pescadores tomam seus postos nas pedras para aproveitar o dia de verão.













233.

234. Resquício das guias-correntes. Neste ponto, formavam-se pequenas praias, onde meu pai e amigos vinham de Itajaí para tomar banho. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

Caminho um pouco mais, chego à beira-mar da cidade, longa avenida paralela aos doze quilômetros de praia, que partem desde os molhes da barra de Navegantes, localizado na praia do Pontal, até a região conurbada com a cidade de Penha, cujo limite navegantino é a praia do Gravatá, importante ponto turístico da cidade. Sento para descansar no monumento dos pescadores, praça recém-inaugurada que consiste em níveis diferentes de uma arquibancada de concreto voltada ao rio. Uma estátua de metal com dois pescadores puxando sua rede em cima de um bote de madeira é o símbolo plantado bem em seu centro. Porém o que chama mesmo a atenção é o panorama que se estende do ponto onde sento. Mais abaixo, cinco crianças se banham no rio, depois de saltar de cima de boias que formam uma laje relativamente estável de permanecer. É bom pensar como essa recente praça expande nosso olhar sobre o horizonte. Estranho mesmo é pensá-la como uma interrupção abrupta de uma antiga região da cidade que talvez tenha sido uma das mais tradicionais e conhecidas, que dá nome ainda à praia que fica às margens dos molhes, justamente a linha de pedras que rompe e elimina uma parte da cidade. A praia do Pontal é hoje o que restou, praticamente nada, daquilo que foi o bairro do Pontal de fato.

Cheguei finalmente os molhes de Navegantes. Todas as minhas forças se esgotaram. O sol se foi e a chuva não tarda a vir. Bateria do meu relógio digital acabou, e a última leitura de quilometragem feita foi de trinta e três quilômetros e meio. Adiciono na conta os quilômetros que percorri ao lado dos estaleiros, e dos molhes ao caminho para casa, que serão mais quatro quilômetros e um quarto, somarei à deriva de hoje aproximadamente quarenta quilômetros totais. Um vento suave bate no rosto, pessoas indo e vindo pelo caminho principal dos molhes, até o farol, corredores e bicicletas criam um pequeno tráfego. Os edifícios de Itajaí ao fundo, pedras irregulares são usadas como banco para pescadores. Estacionam o carro perto, estendem uma canga no chão de grama, vão até a margem e deixam armadas as varas de pescar, adultos e crianças.

Lixo acumulado, garrafas de vidro e de plástico, pranchas de surf, areia e galhos de árvore retorcidos, porcelanato quebrado, pedras e vegetação. A parede que se forma aqui é resultado das constantes mudanças no desenho dos molhes para adequação dos navios que entram nos portos do rio. Acumulam-se criando uma interessante ambiência de transição entre a praia do Pontal e o farol da barra. No reduzido e resiliente espigão remanescente do antigo projeto da foz, o acúmulo de areia forma uma praia com um leve quebrar de ondas, água salgada do mar entra enquanto se mistura com a água doce que percorreu grande parte do estado de Santa Catarina, para desaguar logo em frente. Meu pai conta histórias de quando vinha até esta parte da recém-formada cidade de Navegantes para tomar banho com os amigos e familiares. Atravessavam o rio em uma simples balsa, ou mesmo em



235. Molhes da barra de Navegantes. Ao olhar para trás, observo as camadas que compõem este complexo panorama, os componentes da paisagem portuária do Itajaí-Açu.



236. Farol da barra. Junto de um pescador, observo novamente a imensidão do oceano. Neste panorama de paisagem nula, ainda encontro o que afeta este lugar, navios de outra parte do globo. Eles estão sempre lá. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

um bote de pescadores, simplesmente para chegar do outro lado e aproveitar essas pequenas prainhas que os espigões formavam.

Um casal de pescadores está aqui, distraídos com o mar, até que a mulher fala "vamos para casa logo menos, minha vida?". O amor e o carinho que perdura até a terceira idade, sua sutileza em palavras delicadas. Ao lado do farol, uma estrutura revestida de ladrilhos vermelhos, menor em relação à estrutura itajaiense, subo nas pedras e contemplo o fim da deriva pelo rio Itajaí-Açu. De onde parti, o farol de Itajaí, bastante similar a hora que saí, nublado, sob nuvens carregadas de chuva, recebendo o mar à frente. Diante de mim, esse mesmo mar se apresenta com navios e boias de alerta para delimitar o início da infraestrutura portuária do Itajaí-Açu, que começa em uma grande área do mar, uma região inventada, que não possui contornos físicos na realidade, apenas o entendimento de que uma parte da água existe para cumprir uma função específica, um território delimitado pela burocracia da Superintendência Portuária.

Um homem pesca siri na pedra e contempla o mar abaixo. Atrás de mim, por onde caminhei, agora ao longe, como uma memória de um dia cheio e cansativo, apenas os guindastes se sobressaem entre os prédios por cima da restinga navegantina mais próxima de mim. Não há ruídos incômodos, caminhões, o calor infernal, o vazio impermeável das quadras muradas, as câmeras de vigilância e as repreensões, o pensamento daquele lugar à noite e inseguro, de uma cidade que não dorme e que não para seu incessante movimento para carregar e descarregar produtos. Misturado ao som do quebrar das ondas nas pedras dos molhes, não há mundo que não a imensidão do mar e dos guindastes, que se coloca aqui como interferência do genérico sobre o local, gerando atmosferas díspares para aquele que presencia a cidade no dia a dia. A foto que encerra a deriva condensa muito bem o que é a paisagem portuária do Itajaí-Açu, uma sobreposição de atores e de tempos, que quando percorridos em uma linha reta, em uma tentativa de apreender o espaço, sua escala e suas concomitâncias, cria-se uma narrativa capaz de sintetizar a nostalgia e o sentimento da paisagem, sua invenção e construção.

Estou com 2% de bateria do meu celular. Um cansaço me atingiu. O que tinha para ser, foi. Reunidas as fotografias, as anotações e os fichamentos de minhas leituras ao longo do semestre, caberá a mim organizá-los a fim de recriar esta paisagem, um dia inteiro dedicado à caminhada, em uma busca incessante pelos componente de uma paisagem consolidada e que ainda apresenta surpresas. Um longo trabalho pela frente.

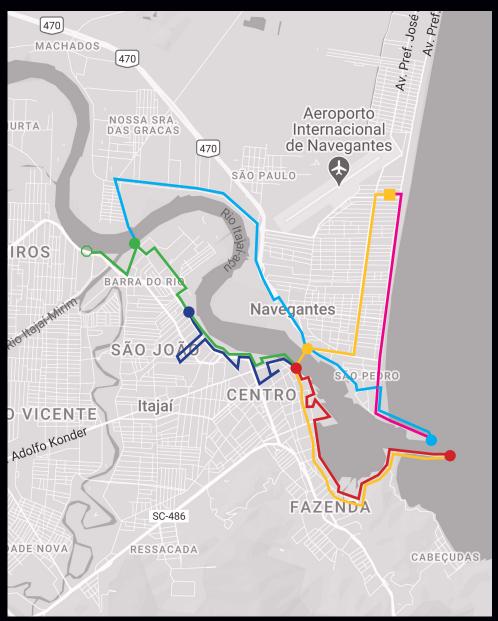




DE VOLTA PARA CASA

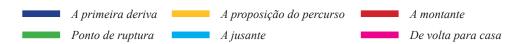
Depois de todas as forças do meu corpo se esvairem, arrasto-me para casa pensando apenas em colocar meus pés em um balde com gelo.

237. Trajeto do capítulo "De volta para casa". Fonte: MyMaps, modificado pelo autor, 2024.



O RIO, A DERIVA, A PAISAGEM E O SENTIMENTO PROPOSITIVO

37.5 km.



Ao descer as pedras dos molhes e cruzar com o farol, percebo que a bateria do meu celular acabou. Isolado de todos, começo a jornada para casa em uma longa reta na avenida que separa a cidade de Navegantes de sua praia. Até minha casa são aproximadamente quatro quilômetros, tempo e distância suficientes para que eu possa refletir, em um obstinado e cansado silêncio, sobre esta extensa deriva e seus desdobramentos no dia dois de janeiro de 2024.

Como que em um teatro, após as cortinas baixarem e as palmas do público diminuírem, revelo no mapa ao lado os caminhos das minhas derivas. Cada trecho, cada cor, representa um capítulo, refletindo os eixos temático desta monumental empreitada às margens do Itajaí-Açu. Pergunto-me se todo esse esforço valeu a pena, se algo ficará comigo desta caminhada. Quando me lancei, sem muita reflexão, na primeira deriva, o sentimento que me envolvia era o da nostalgia, pois estava prestes a percorrer a cidade da minha infância, cujos meandros eram bem conhecidos por mim. Não podia estar mais enganado. Com um olhar afetado por outras experiências e vivências, este primeiro contato da pesquisa com a cidade e o porto apenas serviu para gerar a surpresa daquele espaço que se achava conhecido e que, no entanto, carecia de maior profundidade para entender realmente o que se estava pesquisando.

Portanto, refiz o caminho, desta vez em busca de um contexto maior. Procurei entender que a paisagem portuária não se restringe apenas às instalações portuárias propriamente ditas. No caso do porto de Itajaí, sua paisagem domina e transforma o rio que o abriga, redesenhando-o quantas vezes forem necessárias para escapar da obsolescência, que, na verdade, tem vindo cada vez mais rápido. Diferentes partes da cidade buscam a fuga de diferentes obsolescências: seja no centro fundacional, com seus casarões de arquitetura típica dos imigrantes alemães que caem em desuso, até que sejam demolidos ou modificados para se adequarem à falsa imagem tradicional acoriana na cidade; seja nos espaços industriais que desmancham áreas da cidade para evitar o colapso de sua fonte de subsistência



238. O caminho de casa, uma longa reta que me separa de um descanso merecido. Janeiro de 2024. Acervo do autor.

imprescindível. O que resta em cada uma dessas paisagens, quando percorridas na deriva, são suas respectivas ruínas, e não necessariamente escombros de uma ou várias construções, mas o resíduo da história na operação do cotidiano.

Assim, a cidade e o porto que a criou só se sustentam através da contínua transformação da paisagem, onde construção simbólica do futuro não seja nada mais do que o oposto da obsolescência, ou seja, a constante representação do tempo vigente, eterna modificação para ater-se no eterno agora. O que começou como um trajeto estabelecido pelas paredes do porto se transformou em uma ampla e profunda investigação das transformações do rio, das cidades em sua margem e da paisagem portuária, pois entendi que por cima dos duros muros o porto afetou, afeta e continuará afetando a foz do Itajaí-Açu. Confrontei as diferentes atmosferas consequentes desse processo, que de tão próximas e díspares, com inícios e términos abruptos entre si, não faria sentido estudá-las senão pela aproximação direta do meu corpo no espaço. Caminhei e experienciei o desenrolar dos fatos no cotidiano da cidade, como se, para saber toda a verdade, fosse indiscutivelmente necessário estar lá.

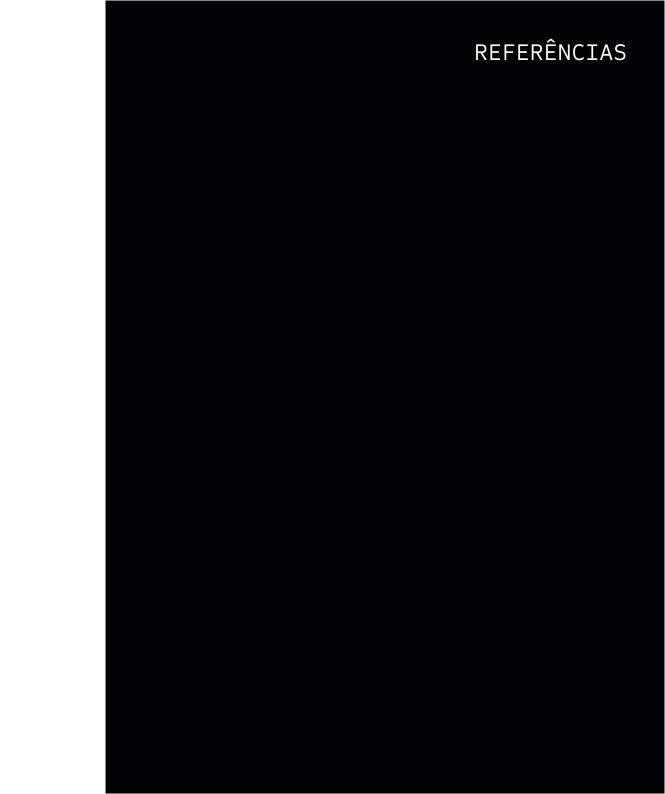
O estudo da transformação da paisagem da foz do Itajaí-Açu, por meio da deriva, permitiu-me experimentar o comportamento das cidades de Navegantes e Itajaí, de forma que fui ao encontro de objetos e lugares no panorama do rio que manifestam a passagem do tempo, assim revelando uma paisagem particular: uma unidade autossuficiente, recortada do todo, mas indiscutivelmente ligada a um contexto maior. Os passos que dei reverberaram na paisagem, assim como o próprio rio Itajaí-Açu reverbera sua história e vicissitudes ao longo dos últimos séculos. A paisagem observada, sentida e atravessada pela deriva registrou um contorno do nosso tempo, como que um grande relógio cuja beleza é a comunicação do inquestionável agora. O porto é um monumento que representa a passagem do tempo, onde sua impermanência, suas formas e tecnologias intermitentes permitem a compreensão e, até mesmo, a aceitação passiva/contemplativa da inexorável mudança.

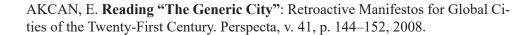
A escrita cartográfica, as fotografias feitas com a câmera cybershot e a pesquisa histórica me ajudaram a construir uma experiência estética que resulta em uma narrativa do rio e do tempo. A caminhada serviu como ferramenta para o exercício da memória, e fez reconhecer no espaço transformado a semelhança de uma pessoa que cresce e amadurece. Mesmo que a paisagem seja particularmente coerente vista de longe, em uma distância que permite que a escala e os objetos se interajam com a devida proporção entre si, para que o conjunto do todo permaneça compreensível. Entretanto, ao ver de perto a paisagem portuária em janeiro de 2024, o sentimento que despertou em mim foi o oposto.

Se em um dado momento pude sentir harmonia, leveza e a beleza do complexo maquinário realizando seu balé industrial mecanizado, agora, ao vivenciar a

experiência estética de perto, ouço apenas um ruído, algo como um vazio desolador. Era muito quente e vazio, a vegetação era escassa, senão, inexistente. É como se fosse o resíduo da operação que cria a paisagem afastada, e quando ampliada, vê-se claramente as artimanhas necessárias para sustentar toda a operação que transforma o território. O que sobra da transformação do porto na paisagem, à pequena escala, não é a paisagem portuária, mas junkspace, um ruído. Portanto, a paisagem do rio Itajaí-Açu é, em essência, o outro lado do rio.

Cheguei em casa aproximadamente 17h30. Sem bateria, tanto no celular como no corpo, mesmo com um caldo de cana super faturado dentro do estômago, joguei-me no sofá e coloquei meus pés em um balde com gelo. A sensação de prazer foi indescritível. Depois, tomei um banho quente e demorado, mesmo que estivesse fazendo muito calor. Eu precisava dos meus músculos relaxados para aliviar todas as tensões físicas e mentais acumuladas nestas semanas de férias, onde não parei de caminhar em momento algum. Comi o jantar como um bicho que não comia há dias, uma pessoa privada de refeições substanciais. Não me prolonguei. Fui direto para a cama, tentei ler um livro e falhei. A próxima coisa que lembro foi do sol nascendo no outro dia. Por maior a distância que eu ande, por maior a narrativa que se desenvolve a partir desse percurso, sempre haverá um outro dia para contar outras histórias. Espero que este dia sempre chegue, afinal, são tantas as que ainda preciso escrever.





AMORIM, Christiano Schauffert de. Carijós e Botocudos: primeiros donos das terras. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (org.). **Itajaí - Outras Histórias**. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 13-28.

ASSUNTO, Rosario. **Paisagem – Ambiente – Território**. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 126-130.

BATISTELLI, Angela Terezinha. **Lei de Modernização dos Portos**: e as instalações portuárias de uso privativo do estado de santa catarina. 2008. 60 f. Monografia (Especialização) - Curso de Comercio Exterior, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2008.

BENJAMIN, W. **O Flâneur**. Em: Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo. Obras Escolhidas. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989. v. IIIp. 185–236.

BERNARDES, Anderson. **Fábrica de papel centenária é demolida em Itajaí**. Nd Mais: Notícias de Santa Catarina. Itajaí. 17 ago. 2014. Disponível em: https://ndmais.com.br/noticias/fabrica-de-papel-centenaria-e-demolida-em-itajai/. Acesso em: 02 mar. 2024.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 150 p.

CARERI, Francesco. **Walkscapes:** o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2013. 178 p.

CONTRUCCI, Constanza de Córdova. A verdadeira ficção erradica a falsa realidade: Robert Smithson entre New Jersey e Yucatán. 2023. 98 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Literatura, Cultura e Contemporaneidade da Puc-Rio, Departamento de Letras, Pontificia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

D'AVILA, Edison. **Pequena história de Itajaí**. Itajaí: Prefeitura Municipal de Itajaí; Fundação Genésio Miranda Lins, 1982. 155 p.

DEBORD, Guy. A sociedade do espectáculo. 14ª reimp. Rio de Janeiro: Contraponto, 2016.

DEBORD, Guy. Internacional Situacionista: Deriva, Psicogeografia e Urbanismo Unitário. [s.l.] Editora Deriva, 1959. 111p.

DEBORD, Guy. Teoria da deriva. Revista Internacional Situacionista, v. 2, p. 5, dez. 1958.

DOS ANJOS, M. As ruas e as bobagens: anotações sobre o delirium ambulatorium de Hélio Oiticica. ARS (São Paulo), v. 10, n. 20, p. 22-41, 14 nov. 2012.

Empresa de Portos do Brasil S.A. Relatório Técnico: Porto de Itajaí. Itajaí, 1990. p. 8-14.

FATLAND, Erika. A fronteira: uma viagem em torno da rússia. Belo Horizonte: Âyiné, 2023. 691 p.

FÁVERI, Marlene de. Origens das gentes e formação social. In: ROGÉRIO MAR-COS LENZI (org.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 59-78.

Fundação Ginésio Miranda Lins. Povoamento e Fundação do Curato. In: ROGÉ-RIO MARCOS LENZI (org.). Itajaí - Outras Histórias. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 29-44.

FLORIANO, Magru. Fogo-fátuo: o diário de um poeta triste. Itajaí: Brisa Utópica, 2001. 109 p. Disponível em: https://www.magru.com.br/wp/wordpress/wp-content/uploads/2015/01/fogo fatuo.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

FLORIANO, Magru. Itajaipedia: história de itajaí. História de Itajaí. Disponível em: https://itajaipedia.com.br/. Acesso em: 27 maio 2024.

FLORIANO, Magru. Itajaí em chamas. Itajaí: Alternativa Editora, 2002. 76 p.

FREITAS, Denise Martins; SANTOS, Leandro dos. Misturando memórias: contos e crônicas de Itajaí. Itajaí: Ed. Maria do Cais, 2007. 84 p. ISBN 9788599609118.

FRY, Maxwell. A arte na era da máquina. São Paulo: Editora Perspectiva, 1969. 250 p.

368

GIEDION, Sigfried. Building in France, Building in Iron, Building in Ferroconcrete. Santa Monica: The Getty Center For The History Of Art And The Humanities, 1995. 250 p.

GOULARTI FILHO, Alcides. Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina. Florianópolis: Editora UFSC. 2013. 324p.

IMOBILLE Negócios. Curiosidades sobre a The Ocean Race. Disponível em: https://blog.imobillenegocios.com.br/curiosidades-sobre-a-the-ocean-race/. Acesso em: 15 maio 2024.

ITAJAÍ – Outras Histórias. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 2002. 280 p.

JACQUES, Paola Berenstein. Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

JACQUES, Paola Berenstein. Espetacularização Urbana Contemporânea. Cadernos PPG - AU, Salvador, Ano II - número especial, p. 23-29, mar. 2004.

JACQUES, Paola Berenstein. O grande jogo do caminhar. In: CARERI, Francesco. Walkscapes: o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2012. p. 10.

KNAUSGÅRD, Karl Ove. Estrela da manhã. São Paulo: Companhia das Letras, 2024. 655 p.

KOOLHAAS, Rem. Junkspace. October, n. 100, p. 175-190, 2002. Disponível em: http://www.jstor.org/stable/779098. Acesso em: 06 set. 2023.

KOOLHAAS, Rem. The Generic City. In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. S, M, L, XL. Nova York: The Monacelli Press, 1995. p. 1239-1264.

KOOLHAAS, Rem. Field Trip: A(A) Memoir (First and Last...). In: KOOLHA-AS, Rem; MAU, Bruce. S, M, L, XL. Nova York: The Monacelli Press, 1995. p. 215-232.

LINDENMEYER, Pedro Marcon. A construção naval e a cidade: uma história navegante. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de (org.). Paisagens Culturais Brasileiras: rumo a navegantes. São Paulo: Marcos Carrilho Arquitetos, 2014. p. 117-154.

LUCENA, Caio Cardoso; SOSTER, Sandra Schmitt. **Ipatrimônio**. Itajaí – Antigo Mercado Público. Disponível em: https://shre.ink/mercadopublicoitajai. Acesso em: 02 maio 2024.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, [1960] 1999. p. 200.

MALMEGRIN, Laura V. Lauraindo. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 2022. 160 p.

MONET, Claude. **O Tâmisa abaixo de Westminster**. 1871. Óleo sobre tela, 47 x 73 cm.

MOREIRA, Sônia Miriam Teixeira. Madeira, porto e outras atividades econômicas. In: ROGÉRIO MARCOS LENZI (org.). **Itajaí - Outras Histórias**. Itajaí: Isaec Editora, 2002. p. 79-92.

MUNICÍPIO de Itajaí. Município resgata parte de sua história com reinauguração de Igreja da Imaculada Conceição. Disponível em: https://itajai.sc.gov.br/noticia/20692/municipio-resgata-parte-de-sua-historia-com-reinauguracao-da-igreja-imaculada-conceicao. Acesso em: 25 abr. 2024.

MUNICÍPIO de Itajaí. Entorno da Igreja Imaculada Conceição é fechado para revitalização do Marco Zero de Itajaí. Disponpivel em: https://www.itajai.sc. gov.br/noticia/28072/entorno-da-igreja-imaculada-conceicao-e-fechado-para-revitalizacao-do-marco-zero-de-itajai. Acesso em: 25 abr. 2024.

OLIVEIRA, Didymea Lazzaris de. **O Navegantes que eu conto**. 2. ed. Navegantes: Papa Terra, 2012. 400 p.

PIZZOLATO, Nélio Domingues; SCAVARDA, Luiz Felipe; PAIVA, Rodrigo. **Zonas de influência portuárias – hinterlands**: conceituação e metodologias para sua delimitação. Gestão & Produção, São Carlos, v. 3, n. 17, p. 553-566, 2010.

RUSSO, Hilene do Amaral Pereira Granja (org.). **Porto de Itajaí**: sua história. Itajaí: Atraka Studio Gráfico, 2013. 200 p.

SALLES, Kassia. Casarão de quase 100 anos será restaurado em Itajaí. Nd Mais: Notícias de Santa Catarina. Itajaí, fev. 2023. Disponível em: https://ndmais.com.br/infraestrutura/casarao-de-quase-100-anos-sera-restaurado-em-itajai/. Acesso em: 02 mar. 2024.

SASDELLI, Isabelli. Entrevista cedida ao autor. Itajaí, jan. 2024.

SCHETTINI, Carlos A. F.. Caracterização Física do Estuário do Rio Itajaí-açu, SC. Revista Brasileira de Recursos Hídricos, [S.L.], v. 7, n. 1, p. 123-142, ago. 2002. FapUNIFESP (SciELO). http://dx.doi.org/10.21168/rbrh.v7n1.p123-142.

SCHMITT, Carolina de Araújo Rios. **As influências do Porto na estruturação do espaço urbano de Itajaí**. 2018. 216 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

SEEL, Martin. **Uma estética da natureza**. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 396-418.

SENS, Luciano. Rua do porto permitirá expansão portuária e eliminará conflito no trânsito de caminhões. Porto de Itajaí. 2021. Disponível em: https://www.portoitajai.com.br/noticia/1568/rua-do-porto-permitira-expansao-portuaria-e-eliminara-conflitos-no-transito-de-caminhoes.. Acesso em: 07 maio 2024.

SERRAGLIO, João. **Entre balneários e pontais:** a invenção da paisagem em navegantes. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de (org.). Paisagens Culturais Brasileiras: rumo a navegantes. São Paulo: Marcos Carrilho Arquitetos, 2014. p. 73-116.

SEVERINO, José Roberto. **Itajaí e a identidade açoriana:** a maquiagem possível. 1998. 160 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.

SEYFERTH, Giralda. **A colonização alemã no Vale do Itajaí-mirim:** um estudo de desenvolvimento econômico. Porto Alegre: Movimento, 1974. 159 p. (Documentos brasileiros (J. Olympio) v.5).

SIMMEL, Georg. **Filosofia da paisagem**. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 42-52.

SIMMEL, Georg. O estrangeiro. Grandes Cientistas Sociais, v. 34, p. 6, 1983.

SIMMEL, Georg. **Os alpes**. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo. Filosofia da Paisagem: uma antologia. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. p. 52-58.

SMITHSON, Robert. "A Tour of the Monuments of Passaic, New Jersey." Originally published as "The Monuments of Passaic." Artforum Vol.6, No.4 (December, 1967).

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. Terrain Vague. In: SOLÀ-MORALES, Ignasi de. **Territorios**. Massachusetts: The Mit Press, 1995. p. 181-193..

SPAUTZ, Dagmara. **EXCLUSIVO: JBS já tem data para receber o primeiro navio no Porto de Itajaí.** Nsc Total. Itajaí. 19 jun. 2024. Disponível em: https://www.nsctotal.com.br/colunistas/dagmara-spautz/exclusivo-jbs-ja-tem-data-para-receber-o-primeiro-navio-no-porto-de-itajai. Acesso em: 21 jun. 2024.

SPAUTZ, Dagmara. **JBS pode entrar de cabeça na operação do Porto de Itajaí.** Nsc Total. Itajaí. 07 maio 2024. Disponível em: https://www.nsctotal.com.br/colunistas/dagmara-spautz/jbs-pode-entrar-de-cabeca-na-operacao-do-porto-de-itajai. Acesso em: 07 maio 2024.

VAINER, Carlos. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO-EMPRESARIAL. **Pátria, empresa e mercadoria**: a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. A Cidade do Pensamento Único. 2000. Desmanchando Consensos. Petrópolis: Vozes.

VALENTE, Amir Mattar (org.). **Plano Mestre Complexo Portuário de Itajaí**: sumário executivo. Florianópolis: Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Mtpa, 2018. 84 p.

VIEIRA, Isabel Cristina Bohn. **Mapeamento da área de preservação permanente na margem norte do rio Itajaí-Açu em área urbana consolidada**. Metodologias e Aprendizado, [S. 1.], v. 1, p. 26–29, 2019. DOI: 10.21166/metapre.v1i0.641.

Disponível em: https://publicacoes.ifc.edu.br/index.php/metapre/article/view/641. Acesso em: 8 jul. 2024.

VIEIRA, Juliana Polli. **A igreja do Santíssimo Sacramento e a Constituição da cidade de Itajaí**. 2016. 221 f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

VOLPATO, Alcides (org.). **PEMI:** planejamento estratégico do município de itajaí. Planejamento Estratégico do Município de Itajaí. Disponível em: https://pemi.itajai.sc.gov.br/pemi-2040/. Acesso em: 14 maio 2024.

WISNIK, Guilherme. Dentro do nevoeiro. São Paulo: Ubu Editora, 2018.

ZUKIN, Sharon. **Paisagens urbanas pós-modernas:** mapeando cultura e poder. trad. Silvana Rubino. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, [S. l.], n. 24, p. 80–103, 1996.

REFERÊNCIAS 373