

Espaço D(e) Memória

Maria Carolina Machado Carneiro Capello
Universidade do Estado de Santa Catarina

Resumo

O presente artigo trata da importância da salvaguarda da memória na manutenção dos espaços urbanos. A pesquisa é resultado de um Trabalho de Conclusão de Curso intitulado “Apropriação da Zona Portuária de Laguna: a permeabilidade do espaço e conservação da memória”, orientado pelo Prof. Dr. João Paulo Schwerz (PROPUR/UFRGS). O trabalho teve como objeto de estudo a área do porto do município de Laguna/SC e propôs a conexão entre memória coletiva e espaço público através de sua requalificação urbana.

Introdução

Localizado na região sul do litoral catarinense, às margens da Lagoa Santo Antônio dos Anjos, o Terminal Pesqueiro Municipal de Laguna (TPML), atualmente operado pelo Governo Federal e vinculado a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), é proprietário de uma extensa frente d’água subutilizada.

Segundo dados da Prefeitura Municipal, são 25 lotes, perfazendo mais de 9.000m de área verde, desocupados dentro do terreno do terminal, conforme ilustrado na figura 01. Atualmente a área se encontra abandonada, servindo irregularmente de área de descarte, depósito de lixo e foco de contaminação.

Além de reservar um extenso domínio à beira da lagoa, o terreno onde estão estabelecidas as principais instalações do porto é inteiramente cercado por muros, os quais, além de restringir o acesso à área, também prejudicam a fruição visual, conformando uma barreira física que impede a conexão entre a cidade e a paisagem.

Responsável direto no desenvolvimento do município de Laguna, o Porto ainda permeia o imaginário local, mas atualmente seu extenso terminal se configura mais com um limite para a cidade e para as pessoas, em razão de impedir a utilização e apropriação de uma área com enorme potencial urbanístico e social.

Ao considerar que as cidades estão em constante transformação, nota-se a necessidade de se reorganizar o espaço urbano de acordo com as particularidades de cada tempo, apresentando certa flexibilidade para se adaptar a novos usos. E em se tratando da sociedade contemporânea, pode-se observar a busca por qualidade de vida e bem-estar, resultando num aumento na demanda por espaços públicos de qualidade.

Num contexto local, apesar de haver diversos espaços livres – incluindo a orla – Laguna carece de infraestrutura e equipamentos de lazer. No caso da área objeto deste estudo, ainda há barreiras físicas que restringem o acesso a frente d’água e impedem uma relação de harmonia entre espaço construído e espaço natural.



Figura 01. Aerofotografia. Destaca-se a interface com aproximadamente 1000 m. Engemap, 2013. Adaptado pela autora.

A fim de acompanhar as mudanças sociais e sanar os problemas elencados anteriormente, considera-se a necessidade de requalificar o espaço para que se possa promover uma nova forma de apropriação da cidade, contribuindo para um desenvolvimento sustentável e reforçando o sentimento de pertencimento da comunidade.

A Cidade

Inicialmente habitada por comunidades pesqueiras, Laguna foi fundada por Domingos de Brito Peixoto em 1976. Em virtude de sua posição geográfica estratégica, serviu aos interesses da colônia Portuguesa, funcionando como base de apoio militar, tornando-se o núcleo difusor da colonização no sul do continente (LUCENA, 1998).

Segundo Lucena (1998), no começo do século XVIII, alguns povos vieram para a região de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul com o interesse de exercer a pecuária. O progresso da comercialização do gado deu oportunidade para Laguna se desenvolver econômica e politicamente, sendo elevada à categoria de vila em 1714.

No entanto, Lucena (1998) também afirma que em 1728 a Capitania decidiu por desviar a rota do gado do litoral para o planalto, a fim de evitar o transporte marítimo, fato que deslocou o centro de interesses para outras regiões, dando início ao primeiro declínio econômico e consequentes decréscimos populacionais em Laguna.

Posteriormente, visando melhorar sua comercialização, a Coroa teve sua produção transferida de volta para o litoral, possibilitando uma recuperação econômica e mercantil da vila, através do aumento de sua atividade portuária, o que, juntamente com o povoamento dos imigrantes açorianos entre os anos de 1748 e 1756, marcou o início de uma nova fase para Laguna (LUCENA, 1998).

Anos mais tarde, ainda de acordo com Lucena (1998), a transferência da corte portuguesa para o Brasil, juntamente com a abertura dos portos em 1808 e a chegada dos imigrantes europeus, trouxeram inúmeras transformações políticas, econômicas e sociais para a Colônia e, portanto, para Laguna, elevada à categoria de cidade em 1847 (LUCENA, 1998).

No final do século XIX, Laguna vivenciou um período de intenso desenvolvimento. Responsável pelo escoamento de toda a região sul, o Porto de Laguna teve seu auge durante o ciclo do carvão. Sua importância como centro portuário resultou na expansão urbana e populacional, promovendo melhorias na infraestrutura da cidade e o consequente enriquecimento de sua população.

Ainda conforme Lucena (1998), com a intensificação das exportações de carvão durante a Segunda Guerra Mundial, o porto carvoeiro foi transferido para o bairro Magalhães com a finalidade de tentar resolver o problema do acesso dos navios ao porto, dificultado pelo assoreamento da Lagoa de Santo Antônio.

Apesar da mudança, o problema continuou devido à também complicada entrada nos Molhes, pois a lagoa dependia de dragagens frequentes. O Porto de Imbituba, apesar de na época não possuir tanta concentração comercial, apresentava melhores condições físicas, recebeu investimentos e acabou progredindo, em substituição ao Porto de Laguna. (LUCENA, 1998).

Lucena (1998) afirma ainda, através de um levantamento aerofotogramétrico de 1956, que Laguna não cresceu muito entre as décadas de 40 e 60, evidenciando um enfraquecimento econômico da cidade neste período, em consequência da redução de sua importância no cenário comercial, ocasionada pelo declínio do porto.

O Porto

Segundo Plano Diretor Municipal de 2010, o Porto de Laguna foi transformado em Carvoeiro, pelo Decreto nº 11.676 de 1939, no governo de Getúlio Vargas. Sua importância adveio no princípio da Segunda Grande Guerra com o declínio do ciclo do carvão, o qual era extraído na bacia carbonífera de Santa Catarina. O porto articulava a distribuição de carvão antes da construção da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina (EFDTX). Com o final da guerra, o porto acabou perdendo importância.

A profundidade do canal de Laguna e os assoreamentos naturais da Lagoa de Santo Antônio, sempre foram fatores complicados para a cidade, pois as embarcações, que possuíam calados cada vez maiores, encontravam dificuldades para acessar seu

porto. Desta forma, com a ascensão do Porto de Imbituba, o Porto de Laguna passou a perder relevância para a cidade vizinha, o que provocou a ociosidade de muitas de suas instalações e o declínio da economia da região. (LUCENA, 1998).

No ano de 1969, por meio do Decreto Lei nº 525, o porto foi adaptado e passou a operar com atividades relacionadas à pesca. Em 1980, o Porto passou a estabelecer uma sociedade mista através da Portobrás, vinculado ao Governo Federal e Estadual, caracterizando-se como Terminal Pesqueiro Público de Laguna (TPPL). Segundo Guedes (1994), com a dissolução da Portobrás, em 1990, o Porto de Laguna passou a ser incorporado à CODESP (Companhia Docas do Estado de São Paulo), corporação vinculada à Secretaria Especial de Portos, por quem é administrado até os dias de hoje.

Atualmente, após investimentos do Governo Federal com o intuito de modernizar sua infraestrutura, é direcionado exclusivamente à atividade pesqueira industrial, além de atuar na logística de pescados, opera na produção e abastecimento de gelo para as embarcações pesqueiras. No entanto, apesar de possuir um grande potencial de expansão, carece de investimentos e a capacitação do setor ocasionando o sucateamento de parte de suas instalações. (LAGUNA, 2016).

A Memória

No senso comum, a memória é entendida como a capacidade de se lembrar das coisas. Segundo Assmann (2008), memória é a competência que nos permite desenvolver uma percepção sobre a identidade, individual ou comunitária. Diferenciando-se de Halwachs (1990), autor do termo “memória coletiva”, Assmann decompõe este conceito em dois: a “memória comunicativa” e a “memória cultural”.

Conforme o autor, a memória comunicativa não é formal e oficial, ela se relaciona com os diálogos cotidianos, com o passado recente, com as memórias individuais de cada um, contextos informais. Por ser uma memória que sobrevive através da interação e o contato cotidiano, ela tem curto prazo de duração e se refere ao tempo social.

A memória cultural é institucional e se refere ao tempo histórico, acontecimentos que perduram no tempo, lembranças sociais e coletivas, sendo

conservadas, transmitidas e reintegradas de geração para geração. As memórias culturais são ancoradas em símbolos concretos e palpáveis, como, por exemplo, documentos, paisagens e edificações históricas. Sua duração é imensurável.

O Espaço

Segundo Berman (1994), a ideia de “Espaço Público” surgiu na Grécia e está associado ao desenvolvimento de sua democracia. No entanto, Gatti (2013) afirma que os espaços públicos não ocupam mais a posição de agora. Conforme o autor, a comunicação em massa e os grandes centros comerciais, juntamente com a intranquilidade em relação à segurança de áreas livres de lazer, bem como o descaso para com elas, causaram o esvaziamento dos espaços públicos.

Contudo, Gatti (2013) defende que estes espaços ainda são expressivos na vivência cidadina, pois são os únicos locais em que a coletividade ainda perpetua. Gehl (2015) vai de encontro a este pensamento e também ressalta a importância de se reforçar o papel social do espaço urbano, como local de encontro, colaborando “para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta”.

Conforme Panerai (2014), o espaço público abrange todo o conjunto viário, seus espaços de lazer, espaços de movimento, além de seu complexo hidrográfico e suas frentes de água, estruturados no sentido de possibilitar os acessos à cidade.

Ainda conforme o autor, o desenho dos espaços públicos está camuflado com o tecido urbano, o que nos traz uma de suas características principais: a preservação do desenho. Ele tem caráter de durabilidade, e não deve ser considerado apenas para o tráfego de automóveis. “Espaços livres devem ser tratados como sistemas que são, não como espaços residuais.” (Macedo, 1995).

Para Panerai (2014), em se tratando de planejando urbano, o espaço público também garante a inserção de novas áreas no território sem que este perca suas peculiaridades, além de contribuir para a conexão delas com o entorno.

Segundo Gatti (2013), os espaços ociosos são obstáculos para a qualidade de vida das regiões circundantes, mas se olhados de outra

perspectiva podem ser consideradas uma potencialidade para a elaboração de novas áreas verdes e espaços de lazer ativo e cultural.

A Relação entre Memória e Espaço

Segundo Jodelet (2002), os conceitos de memória e identidade no estudo das transformações coletivas e ambientais passaram a ser abordados na Arquitetura apenas no final do século XX. Para isso, foi essencial que se entendesse que o valor do espaço é atribuído pela cultura e pela história, além da trajetória de seus usuários.

Ainda conforme a autora, a memória se torna conveniente, pois estabelece uma relação de proximidade entre os tempos: passado, presente e futuro; atuando como base para que se configurem as relações vitais, sem quebras bruscas, havendo a consideração pelo tempo corrente, que se ampara no tempo decorrido.

Conforme Nora (1993), este apelo ao resgate e à salvaguarda da memória, unidos ao despertar de um pensamento íntimo de pertencimento, são originados a partir da acelerada transformação dos cenários espaciais.

Bauman (2000), em concordância com este pensamento, explora o conceito da liquidez do mundo moderno e as consequentes volatilidades das relações sociais. O autor ainda afirma a existência de uma ruptura entre a construção pessoal e a construção social. A individualização, em detrimento do sentimento de coletividade.

Como consequência desta interrupção entre o momento presente e o passado, Nora (1993) reflete sobre o interesse de se experienciar espaços onde a memória permanece intacta, em concordância com o pensamento de Halbwachs (1990), que relaciona memória e espaço, evidenciando que a memória necessita de um local para se propagar.

Halbwachs (1990) também comenta que Augusto Conte percebeu que a harmonia da nossa mente provém, em sua grande maioria, pela quase que inalterabilidade das nossas coisas materiais, com as quais convivemos diariamente, nos proporcionando um quadro de constância. É como se um mundo paralelo, tácito e estável, nos trouxesse um sentimento de organização e tranquilidade, configurando uma sensação de continuidade.

Pesavento (2007), afirma que todas as pessoas possuem lugares na cidade em que se apoiam as memórias. Espaços onde se atribuem sentidos e que cada um se identifica de alguma forma, seja por vivência individual, seja pela vivência de pessoas próximas, ou ainda lugares que se tornam especiais, porque em algum momento do espaço tempo, representaram algo dotado de valor simbólico.

Para a autora, estes locais que qualificam e caracterizam a cidade devem ser considerados territórios, mais do que apenas lugares, porque foram moldados pelos indivíduos que fazem parte deles. E são os significados dos lugares que os tornam tão especiais.

Considerações Finais

Com 343 anos desde a sua fundação, Laguna já foi palco de inúmeros acontecimentos memoráveis. E não há como contar a história desta cidade, sem citar o porto. Dotado de elementos e significados que se fazem presentes até hoje no imaginário local, a zona portuária de Laguna possui relação direta com a água e com a memória desta comunidade.

E como costurar o antigo e o novo? O passado e o futuro? O vazio e o cheio? O movimento e a estagnação? O progresso e a história? Ao repensar a construção das cidades, devemos propor a requalificação e apropriação dos espaços ociosos, respeitando ao máximo suas pré-existências, incentivando usos compatíveis com a atual realidade e resgatando a permeabilidade visual.

Referências Bibliográficas

1. Ana Cristina Villaça, “Notas sobre as atividades portuárias e sua influência no espaço urbano”, em IV Seminário de História da Cidade do Urbanismo, 1996.
2. Ana Paula Cittadin, *Laguna, paisagem e preservação: o patrimônio cultural e natural do município*, (Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2010)
3. Denise Jodelet, “A cidade e a memória”, em Projeto do lugar: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo, (Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2002)
4. Jan Gehl, *Cidades para pessoas* (São Paulo: Perspectiva, 2015)
5. Lilian Mendonça Simon, *Documentação e monitoramento de sítios urbanos históricos com o apoio do cadastro técnico multifinalitário e da fotogrametria digital – Estudo de Caso: Laguna*, (Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2000)
6. Liliâne Lucena, *Laguna: de ontem a hoje – espaços públicos e vida urbana*, (Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 1998)
7. Mashall Berman, “A fundação e os fundamentos das novas cidades: alicerces para a construção de um urbanismo na administração de esquerda,” em Tântalo (São Bernardo do Campo: 1994), 14-19.
8. Maurice Halbwachs, *A memória coletiva* (São Paulo: Vértice, 1990)
9. Phillippe Panerai, “O retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano”, PROJETO (1994), 78-82.
10. Phillippe Panerai, *Análise urbana*, (Brasília: Editora da UNB, 2014)
11. Pierre Nora, “Entre memória e história: a problemática dos lugares”, Projeto História (1993), 7-28.
12. Sandra Pesavento, “História, memória e centralidade urbana”, Nuevo Mundo Mundos Nuevos (2007), <https://nuevomundo.revues.org/3212>
13. Silvio Macedo, “Espaços Livres”, em Paisagem e ambiente: ensaios, (1995), 15-56.
14. Simone Gatti, *Espaços públicos: diagnóstico e metodologia de projeto*, (São Paulo: ABCP, 2013)
15. Valmir Guedes, *Porto de Laguna: a luta de um povo traído* (Florianópolis: Ed. Do autor, 1994), 9.
16. Zygmunt Bauman, *Modernidade Líquida* (Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001).