

2025

JORDANA BERCHON

# DO MURO AO PONTAL

**Caminhografia Urbana das  
Mulheres na Orla do Guaíba  
em Porto Alegre/RS**



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



**DO MURO AO PONTAL:**

**Caminhografia urbana das mulheres pela orla do Guaíba em Porto Alegre/RS**

**Jordana da Silva Berchon**

Pelotas, verão de 2025.

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas  
Catalogação da Publicação

B485d Berchon, Jordana da Silva

Do muro ao pontal [recurso eletrônico] : caminhografia urbana das mulheres pela orla do Guaíba em Porto Alegre/RS / Jordana da Silva Berchon ; Eduardo Rocha, orientador. — Pelotas, 2025.  
143 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2025.

1. Caminhografia urbana. 2. Caminhar das mulheres. 3. Urbanismo contemporâneo. 4. Borda. 5. Orla do Guaíba. I. Rocha, Eduardo, orient. II. Título.

CDD 720.98165

**Jordana da Silva Berchon**

**DO MURO AO PONTAL:**

**Caminhografia urbana das mulheres pela orla do Guaíba em Porto Alegre/RS**

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

**Orientador: Eduardo Rocha**

Pelotas, 2025.



**Banca Examinadora:**

**Prof. Dr. Eduardo Rocha** | orientador  
Professor no Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade de Pelotas.

**Prof<sup>a</sup>. Dra. Lisandra Fachinello Krebs** | membro interno  
Professora no Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade de Pelotas.

**Prof<sup>a</sup>. Dra. Tuize Silva Rovere Hoff** | membro externo  
Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo de Pelotas.

**Prof<sup>a</sup>. Dra. Luana Pavan Detoni** | membro externo  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul.



## **Agradecimentos**

Aos meus pais e irmãos, meu eterno agradecimento pelo amor incondicional, pelo apoio silencioso e pelo entendimento generoso diante do pouco tempo compartilhado nesses últimos anos. Obrigada por me ensinarem a ser curiosa, inquieta e sonhadora, e por me inspirarem a erguer e defender minhas bandeiras com coragem e determinação. Cada gesto e cada palavra de vocês são pilares fundamentais na minha jornada.

Ao meu orientador, Edu Rocha, meu mais profundo reconhecimento. Obrigada por me impulsionar a desbravar o que é incomum, a buscar o que transcende o ordinário, e por me guiar em caminhos que moldaram minha trajetória como pesquisadora. Cada troca, conversa e palavra de incentivo foram sementes que floresceram nesta caminhada.

Ao grupo de pesquisa Cidade+Contemporaneidade e aos colegas Paula, Taís, Isa, Otávio, Monique e Renata, minha admiração e carinho. Nossas trocas, inspirações e até mesmo as angústias compartilhadas formaram um laço que transcende o campo acadêmico, tornando esta jornada mais humana e significativa.

A Celma, minha ex-orientadora, pela mão que me guiou no início e pelo incentivo que me fez acreditar no meu lugar na academia. A Hellen, por caminhar ao meu lado com olhar atento, apoio generoso e diálogos que sempre renovaram minhas perspectivas.

A banca avaliadora, minha mais profunda gratidão por abraçarem este momento comigo. Lisandra Krebs, que acompanhou este estudo desde seus primeiros passos. A Luana Detoni e Tuize Hoff, minha gratidão pela generosidade em fazer parte deste trabalho, pela disponibilidade para as trocas e pelas valiosas contribuições que enriqueceram o estudo. Ao Fernando Fuão, que esteve presente em minha qualificação, deixo um agradecimento especial pelas discussões profundas e pelas grandes contribuições naquele momento tão significativo. Sou imensamente grata pelos conhecimentos compartilhados e pelo impacto que cada um de vocês teve nesta jornada.

Às amigas de vida, Nati, Carol, Mel, Amanda e Cris, que compartilharam comigo as alegrias e aliviaram os fardos ao longo dos anos. Obrigada pelas conversas genuínas, pelos sorrisos que aqueceram o coração e pelo ombro sempre disponível. Vocês, de forma direta ou indireta, são parte essencial deste trabalho. A Dani e à Ana, minha gratidão especial por sua contribuição ativa e por caminharem comigo nesta pesquisa, tornando-a ainda mais significativa.

Especialmente a minha grande amiga Aline, que além de abrir sua casa em Pelotas para me receber, foi uma grande incentivadora e apoiadora incondicional. Ao Rapha,

em me dar suporte nos últimos meses desse processo, com paciência e cautela nesse momento importante.

A Universidade Federal de Pelotas pelo estudo público, gratuito e de qualidade e ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela oportunidade de desenvolver esta pesquisa. A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001 pelo apoio financeiro para a realização deste trabalho.

A todos aqueles que, porventura, eu não tenha mencionado diretamente aqui, mas se fizeram importantes ao longo desta trajetória.

## RESUMO

Este estudo investiga a relação entre o desenvolvimento urbano e as experiências das mulheres na cidade, tendo como objeto de análise a Orla do Guaíba, em Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Historicamente, as orlas urbanas desempenharam um papel central no crescimento das cidades, mas processos como a desindustrialização e a especulação imobiliária trouxeram desafios significativos, incluindo degradação e exclusão social. A recente revitalização da orla busca torná-la mais acessível e atrativa, abordando questões como mobilidade, segurança e preservação ambiental. No entanto, essas transformações nem sempre consideram as necessidades de grupos específicos, como as mulheres, cujas vivências no espaço público são frequentemente marcadas por insegurança e restrições. A pesquisa adota a caminhografia urbana como metodologia central, combinando caminhada e cartografia para compreender como o corpo-mulher interage com diferentes tipos de espaços: abandonados, revitalizados e público-privados. Por meio das caminhografias realizadas por mulheres, são documentadas as sensações, percepções e desafios enfrentados ao percorrer o trecho estudado. As trajetórias revelam barreiras invisíveis, como trechos pouco iluminados que despertam sensação de vulnerabilidade, áreas privatizadas que limitam a apropriação do espaço e mudanças na paisagem que afetam a fluidez do caminhar. Além disso, o estudo incorpora reflexões sobre o impacto da enchente histórica de 2024, que reconfigurou a orla e trouxe novos desafios para a mobilidade e a resiliência urbana. A pesquisa também questiona o modelo urbano historicamente planejado para um sujeito universal – masculino, branco e pertencente a uma classe privilegiada –, que invisibiliza corpos que não se encaixam nesse padrão. As mulheres, ao caminhar pela cidade, enfrentam desigualdades que vão além da infraestrutura física, sendo afetadas por uma lógica urbana que restringe seus movimentos e impõe barreiras à sua circulação. O objetivo central do estudo é compreender como as transformações urbanas impactam a mobilidade feminina na Orla do Guaíba. Os objetivos específicos incluem mapear as percepções e sensações das mulheres durante as caminhografias, analisar os fatores que influenciam sua segurança e apropriação do espaço público e investigar de que maneira a revitalização da orla altera suas experiências de deslocamento. Ao articular urbanismo, gênero e percepção sensorial, a pesquisa busca contribuir para uma leitura crítica da cidade e para a construção de espaços mais inclusivos, onde as mulheres possam transitar com liberdade e segurança.

**Palavras-chave:** caminhografia urbana; caminhar das mulheres; urbanismo contemporâneo; borda; orla do Guaíba; espaço urbanos revitalizados.

## RESUMEN

Este estudio investiga la relación entre el desarrollo urbano y las experiencias de las mujeres en la ciudad, tomando como objeto de análisis la Orla del Guaíba, en Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Históricamente, las orillas urbanas han desempeñado un papel central en el crecimiento de las ciudades, pero procesos como la desindustrialización y la especulación inmobiliaria han traído consigo importantes desafíos, incluyendo la degradación y la exclusión social. La reciente revitalización de la orla busca hacerla más accesible y atractiva, abordando cuestiones como movilidad, seguridad y preservación ambiental. Sin embargo, estas transformaciones no siempre consideran las necesidades de grupos específicos, como las mujeres, cuyas experiencias en el espacio público están frecuentemente marcadas por la inseguridad y las restricciones. La investigación adopta la caminatografía urbana como metodología central, combinando caminata y cartografía para comprender cómo el cuerpo-mujer interactúa con diferentes tipos de espacios: abandonados, revitalizados y público-privados. A través de las caminatografías realizadas por mujeres, se documentan las sensaciones, percepciones y desafíos enfrentados al recorrer el tramo estudiado. Las trayectorias revelan barreras invisibles, como tramos con poca iluminación que generan una sensación de vulnerabilidad, áreas privatizadas que limitan la apropiación del espacio y cambios en el paisaje que afectan la fluidez del caminar. Además, el estudio incorpora reflexiones sobre el impacto de la histórica inundación de 2024, que reconfiguró la orla y trajo nuevos desafíos para la movilidad y la resiliencia urbana. La investigación también cuestiona el modelo urbano históricamente planificado para un sujeto universal –masculino, blanco y perteneciente a una clase privilegiada–, que invisibiliza cuerpos que no encajan en este patrón. Las mujeres, al transitar por la ciudad, enfrentan desigualdades que van más allá de la infraestructura física, viéndose afectadas por una lógica urbana que restringe sus movimientos e impone barreras a su circulación. El objetivo central del estudio es comprender cómo las transformaciones urbanas impactan la movilidad femenina en la Orla del Guaíba. Los objetivos específicos incluyen mapear las percepciones y sensaciones de las mujeres durante las caminatografías, analizar los factores que influyen en su seguridad y apropiación del espacio público e investigar de qué manera la revitalización de la orla altera sus experiencias de desplazamiento. Al articular urbanismo, género y percepción sensorial, la investigación busca contribuir a una lectura crítica de la ciudad y a la construcción de espacios más inclusivos, donde las mujeres puedan transitar con libertad y seguridad.

**Palabras clave:** caminatografía urbana; caminar de las mujeres; urbanismo contemporáneo; márgenes; costa del Guaíba; espacios urbanos revitalizados.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa situando área de estudo.....	17
Figura 2. Foto da Avenida Mauá nos anos 70.....	19
Figura 3. Livro Verbolário da Caminhografia Urbana.....	31
Figura 4. Rizoma segundo Deleuze e Guattari.....	33
Figura 5. Primeira fase da revitalização da orla do Guaíba.....	50
Figura 6. Barreiras entre os dois lados... ..	57
Figura 7. Proibições.....	64
Figura 8. Pontal do Estaleiro.....	69
Figura 9. Projeto Cais Mauá.....	70
Figura 10. Vazios urbanos na área de estudo.....	74
Figura 11. Mulher americana na Itália.....	83
Figura 12. Trecho 1 revitalizado.....	101
Figura 13. Pórtico central cais Mauá.....	101
Figura 14. Restrições no acesso ao Cais do Porto.....	101
Figura 15. Avenida Mauá.....	101
Figura 16. Orla do Guaíba, trecho 1.....	101
Figura 17. Muro Mauá.....	105
Figura 18. Mirante, trecho 1.....	105
Figura 19. Pista de skate.....	105
Figura 20. Parque Jaime Lerner.....	105
Figura 21. Pier, parque Pontal.....	105
Figura 22. Cais Embarcadero.....	106
Figura 23. Restaurante 360.....	106
Figura 24. Passeio do Parque Pontal.....	106
Figura 25. Chegada shopping Pontal.....	106
Figura 26. Pier, Parque Pontal.....	106
Figura 27. Caminhantes no muro da Mauá.....	111

Figura 28. Pórtico, trecho 1.....	111
Figura 29. Família em Monumento.....	111
Figura 30. Caminhantes.....	111
Figura 31. Lambe-lambe elaborado pela autora.....	111
Figura 32. Praça Infantil.....	112
Figura 33. Placa entrada do Embarcadero.....	112
Figura 34. Caminhantes entrada do Embarcadero.....	112
Figura 35. Caminhógrafa colando Lambe-lambes.....	112
Figura 36. Avenida Mauá vazia.....	112
Figura 37. Lambe-lambes elaborado pela autora para as caminhografias.....	112
Figura 38. Mapa dos locais de estudo.....	113
Figura 39. Mapa Contextos do Trecho.....	116
Figura 40. Mapa transformações urbanas.....	118
Figura 41. Mapa Usos e atividades.....	119
Figura 42. Termômetro do medo.....	120
Figura 43. Mirante, trecho 1.....	115
Figura 44. Armazéns do Cais do Porto.....	115
Figura 45. Armazéns restrito.....	115
Figura 46. Empreendimento no Pontal.....	115
Figura 47. Pier no Pontal.....	115
Figura 48. O que separa.....	115
Figura 49. Embarcadero 1.....	115
Figura 50. Embarcadero 2.....	115
Figura 51. Chimelo.....	130
Figura 52. Pistas aquáticas.....	130
Figura 53. Trecho 3 e as águas.....	134
Figura 54. O Guaíba e a cidade.....	134
Figura 55. Quadras submersas.....	134
Figura 56. A terceira paisagem.....	134
Figura 57. Pistas aquáticas.....	134

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Retomada dos objetivos específicos.....	39
Quadro 2. Procedimentos metodológicos e objetivos específicos.....	40

## SUMÁRIO

<b>O que move</b> .....	10
<b>0. O que há entre</b> .....	13
0.0. Objetivo geral.....	24
0.0.0. Objetivos específico.....	24
<b>1. O que movimenta</b> .....	27
1.1. Caminhografia Urbana. ....	29
1.1.1. Cartografia.....	32
1.1.2. Caminhar.....	35
1.2. Procedimentos metodológicos.....	38
1.2.1. Caderno de campo.....	41
1.2.2. Mapas caminhográficos.....	42
1.2.3. Variações do cotidiano.....	42
1.2.4. Jogo.....	43
1.2.5. Conversa caminhográfica .....	44
1.2.6. Análise Cartográfica.....	46
<b>2. O que suporta</b> .....	47
2.1. Orlas Urbanas.....	49
2.2. Bordas.....	52
2.3. Barreiras.....	54
2.4. Abandonos.....	57
2.2.5. Domesticação.....	61
2.6 Urbanismo do espetáculo.....	68
2.7. Vazios urbanos.....	72
2.8. Liso e Estriado.....	76
<b>3. O que limita</b> .....	79
3.1. O caminhar urbano das mulheres.....	81
3.2. Caminhografias urbanas das mulheres.....	87
Subverter.....	89

Narrativas urbanas.....	91
<b>4. O que transborda.....</b>	<b>111</b>
<b>5. O que conclui.....</b>	<b>123</b>
5.1. Rastros.....	125
<b>O que (des)borda.....</b>	<b>129</b>
Referências Bibliográficas.....	135

**O QUE MOVE**

**ELA é ANDARILHA, VADIA, IMIGRANTE, REFUGIADA,  
DEPORTADA, ERRANTE, ARTISTA AMBULANTE.  
ÀS VEZES GOSTARIA DE ASSENTAR, MAS A CURIOSIDADE,  
A DOR E A INSATISFAÇÃO A PROIBEM.  
(LEVY, 1993)**

## GÊNESE

Enquanto caminhava pelas ruas do centro de Porto Alegre como uma jovem estudante vinda do interior, fiquei encantada pela agitação frenética dos transeuntes da cidade grande. Sentia-me como uma observadora ávida, fascinada por compreender os destinos e motivações que impulsionavam aquelas vidas efervescentes. Contudo, meu verdadeiro fascínio residia nos vestígios do abandono: nas ruínas que sussurravam segredos, nos edifícios esquecidos que testemunhavam uma era passada.

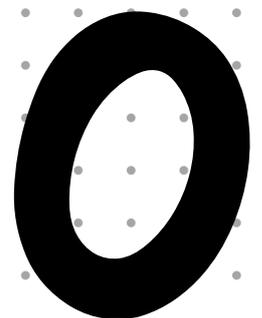
Ao explorar os cantos mais inóspitos da cidade, buscava resgatar a alma adormecida desses lugares, onde as paredes desgastadas contavam histórias antigas e as marcas do tempo despertavam minha imaginação. Cada fragmento encontrado se transformava em peça de um quebra-cabeça, permitindo-me criar narrativas sobre os personagens que um dia habitaram aqueles espaços. Havia uma beleza única nas imperfeições, um significado profundo nas cicatrizes deixadas pelo tempo. Esses lugares abandonados eram, para mim, telas em branco, esperando para serem preenchidas pelas minhas interpretações e reflexões.

À medida que desvendava os segredos ocultos desses espaços, percebia a importância de preservar a memória da cidade e a sua identidade. As ruínas me convidavam a questionar o impacto da especulação imobiliária e da gentrificação nas áreas centrais, temas que acabaram se tornando o eixo principal do meu trabalho de conclusão de curso na graduação. Assim, de uma simples observadora, tornei-me uma guardiã da memória, comprometida em revelar a beleza oculta e os segredos da cidade que, muitas vezes, jaziam adormecidos nas sombras de seu progresso acelerado.

No entanto, caminhar por essas ruas como mulher trazia desafios que iam além da curiosidade e da exploração. A cidade grande, com toda a sua efervescência, também se revelava um espaço de vulnerabilidade. Sentia o peso do olhar invasivo,

da desconfiança constante, e a necessidade de estar sempre alerta. Lugares que pareciam fascinantes de longe, ao serem explorados de perto, também carregavam um sentimento de perigo. A liberdade de caminhar sem receios era muitas vezes suprimida pelo medo, especialmente em horários ou locais considerados menos seguros. Essa tensão constante entre o desejo de descobrir e a necessidade de proteção pessoal tornou-se uma parte inseparável da minha vivência urbana. A cidade, com toda a sua grandeza, também reflete desigualdades que limitam a experiência plena das mulheres nos espaços urbanos.

**O QUE HÁ ENTRE**



**A CORAGEM NOS ALCANÇA EM MOVIMENTO.  
(BRUNA MIRANDA)**

## **O** ■ O QUE HÁ ENTRE

Ao longo da história, as cidades foram planejadas para um sujeito neutro, um ideal universal que, na prática, tem cor, gênero e classe social bem definidos. A cidade por onde caminho reflete essa perspectiva: um espaço que se apresenta como supostamente inclusivo, mas que, na verdade, foi projetado para atender a um corpo específico — branco, masculino, heterossexual e pertencente a uma classe social privilegiada. Como mulher, observo as contradições desse planejamento urbano, que invisibiliza e exclui corpos que não correspondem a esse padrão.

Historicamente, as ruas não são convidativas para as mulheres. O espaço público reprime, fere e constrange, limitando nossa mobilidade e sensualizando até mesmo o simples ato de caminhar. O financiamento e a capitalização das cidades contribuíram para essa exclusão, pois projetos urbanos foram concebidos para atender a interesses econômicos, consolidando espaços que reforçam desigualdades e restringem o acesso da população periférica e marginalizada.

Entretanto, o fator econômico não é o único marcador dessa exclusão. O corpo que ocupa a cidade carrega uma série de implicações e construções sociais que determinam como ele pode ou não se deslocar e se apropriar dos espaços urbanos. Como mulher, minha experiência na cidade é atravessada pelo medo, pela vigilância constante e pela necessidade de adaptação a um ambiente hostil. Ruas mal iluminadas, transporte público precário e a ausência de políticas públicas eficazes evidenciam que a cidade não foi feita para nós.

Para transformar esse cenário, é necessário deslocar o olhar da neutralidade ilusória e considerar a diversidade de corpos e suas necessidades. O planejamento urbano deve ir além da lógica excludente e hierárquica, promovendo estruturas que garantem segurança, acessibilidade e pertencimento para todos. Observar a cidade sob essa perspectiva é essencial para construir espaços verdadeiramente democráticos, onde cada corpo possa existir sem medo e sem precisar se moldar a padrões que não o representam.

Diante disso, surgem inquietações, reflexões e debates sobre as experiências nos espaços urbanos contemporâneos e suas múltiplas camadas de complexidade. Neste contexto, direciono meu olhar para a experiência do corpo-mulher na cidade, tomando como recorte geográfico um trecho da Orla do Guaíba, representado na Figura 1. Localizada na área central de Porto Alegre, essa região tem passado por diversas transformações ao longo do tempo. Marcada pela história da cidade e pelo antigo porto, a área foi, por muitos anos, uma das principais portas de entrada da capital do Rio Grande do Sul. Hoje, caracteriza-se por sua diversidade de usos e pela complexidade urbanística, refletindo as dinâmicas sociais e espaciais que moldam o cotidiano urbano.

Esta região do trecho estudado é rico em possibilidades, emerge como um espaço de grande potencial turístico e de lazer, onde diferentes usos e espaços se entrelaçam. Historicamente, o desenvolvimento urbano encontrou nas margens dos grandes rios e lagos um ponto de partida natural, impulsionando o crescimento econômico e a transformação morfológica das cidades. Contudo, com o avanço da desindustrialização e da expansão urbana descontrolada, muitas dessas áreas foram relegadas ao esquecimento, tornando-se reféns do abandono e da marginalização.

Ainda assim, as áreas portuárias, como esta que apresentada no estudo, são testemunhas resilientes do tempo, carregam consigo um vasto potencial de renascimento. Suas margens podem ser recriadas como espaços públicos vibrantes e sustentáveis, onde a vida pulsa com novas cores, oferecendo aos habitantes locais não apenas lazer e convivência, mas também a reconexão com seu passado e sua identidade.

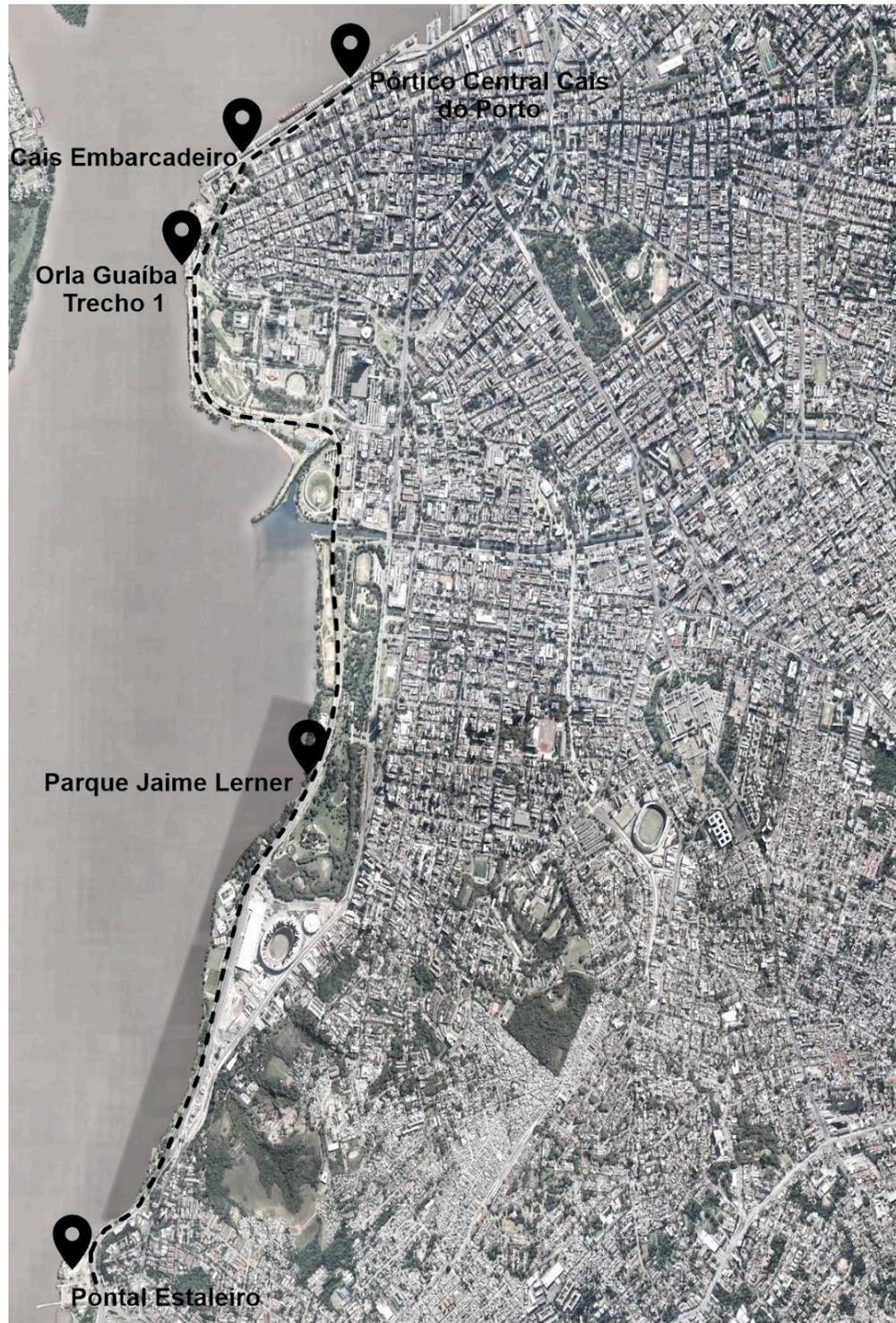


Figura 1 - Mapa situando área de estudo. Fonte: Google Maps ilustrado pela autora, 2023.

Para alcançar essa transformação, é essencial um planejamento urbano que vá além do funcional, abraçando a essência poética de cada lugar. Tal planejamento deve ser cuidadoso, participativo e profundamente humano, escutando os anseios da comunidade e respeitando as singularidades da paisagem e de cada frequentador do local, para que essas orlas renasçam como um elo entre o passado e o futuro, revitalizando a alma das cidades.

A Orla do Guaíba é um espaço que transcende a beleza natural, carregando consigo a história, cultura e a identidade da cidade. Recentemente, a região tem sido alvo de projetos de revitalização, que buscam transformar a área em um ponto mais acessível e atraente tanto para moradores quanto para turistas. No entanto, essas mudanças têm gerado debates sobre os riscos da especulação imobiliária, que ameaça o patrimônio histórico e a preservação ambiental. O desafio é encontrar um caminho que permita o desenvolvimento econômico e turístico, sem comprometer a qualidade de vida dos habitantes e a integridade do espaço que é, ao mesmo tempo, nosso legado e nossa essência.

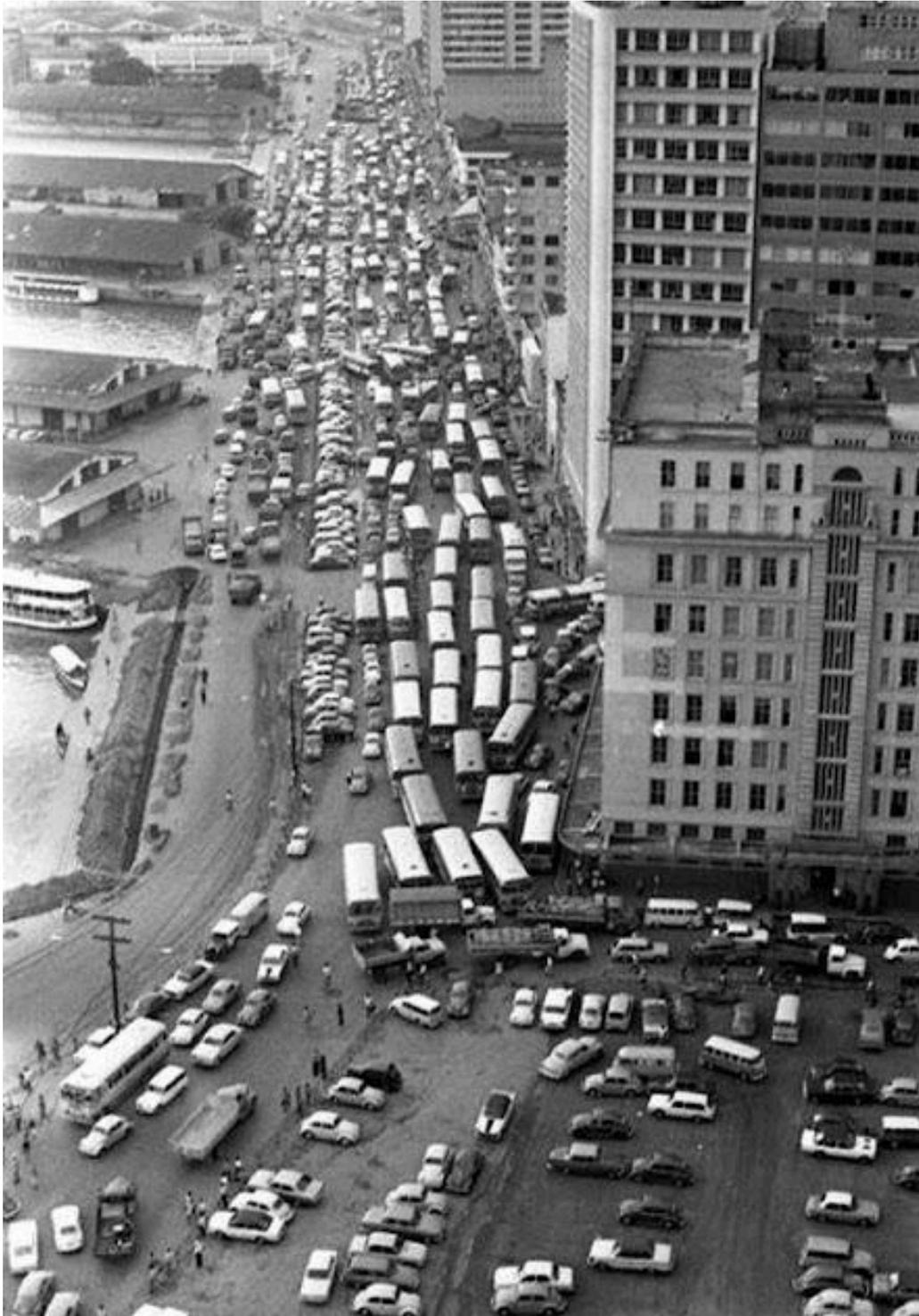


Figura 2 - Foto da Avenida Mauá nos anos 70. Fonte: Autor desconhecido. Fonte: <https://www.anosdourados.blog.br/2023/08/decada-de-70-imagens-velharia-era-assim.html?m=0>  
Acesso: 01/06/2023.

As experiências exploradas por este estudo tornam-se essenciais para tecer significados, construir realidades e revelar processos de subjetivação que dão forma ao diálogo entre o espaço urbano e o corpo-mulher. A palavra experiência, em seu sentido literal, remete a conceitos o ex de exterior, de estrangeiro, de exílio, de estranho e, além disso, o ex de existência, Bondía (2002). Aprender sobre as limitações impostas pela estrutura urbana existente e explorar suas aberturas possibilita a concretização dos desejos em relação às cidades que desejamos desenvolver.

A rotina diária de uma mulher pelas ruas da cidade frequentemente se torna um percurso marcado por medo e desconforto. Desde o momento em que cruzamos a porta de nossas casas até o instante do retorno, somos bombardeadas por assobios, buzinas e insinuações invasivas. Longe de serem elogios, essas atitudes são o reflexo evidente de um machismo profundamente enraizado na sociedade. Não são meras “cantadas”; são lembretes constantes de que o espaço público, tantas vezes, não nos acolhe. Cada olhar lascivo, cada comentário inoportuno, cada gesto invasivo é uma violação do direito fundamental de existir livremente, de ocupar a cidade sem medo. Essas agressões sutis ou explícitas moldam nossos passos, nos desencorajando a explorar o espaço urbano, a conhecer novos lugares ou até mesmo a caminhar sozinhas. A sensação constante de insegurança limita nossa liberdade e nos afasta da plenitude que a vida na cidade deveria oferecer.

A ausência de representatividade, o medo do assédio e do estupro, a falta de espaços acolhedores e a presença de propagandas sexistas são apenas alguns dos motivos que nos fazem evitar caminhar, especialmente à noite. Dados da pesquisa realizada em 2023 pelo Instituto Locomotiva e pelo Instituto Patrícia Galvão escancaram essa realidade: 71% das mulheres brasileiras já vivenciaram alguma forma de violência enquanto estavam a pé, e 9 em cada 10 apontam a segurança como sua principal preocupação ao se deslocarem pela cidade.

Diante dessa reflexão, o estudo em questão busca investigar e reconhecer, por meio do caminhar das mulheres, as ambiências do corpos-mulher que transita neste trecho da Orla do Guaíba, explorando os novos ordenamentos e invenções

gerados pelas práticas sociais e pelo modelo recente de urbanização da área. Dessa forma, o trabalho se concentra em um urbanismo do cotidiano, tendo em vista revelar como o caminhar das mulheres interage e se transforma em resposta ao espaço urbano. Pretende-se compreender como o corpo reage e interage com diferentes contextos urbanos que encontramos na área de estudo: espaços **abandonados**, **revitalizados** e **públicos-privados**, um novo tipo de realidade, um novo modelo de verdade (Deleuze, 1995).

Com isso, refletimos sobre a coexistência entre dois modos de organização espacial e existencial: o estriado e o liso. O espaço estriado, caracterizado pela rigidez de estruturas fixas, simboliza o sedentário, que valoriza a permanência, o controle e a submissão às normas, o espaço liso não para de ser traduzido, transvertido num espaço estriado, e o espaço estriado é constantemente revertido, devolvido a um espaço liso (Deleuze; Guattari, 1997, p.157). Essa forma de existência tende a limitar a liberdade e a criatividade, privilegiando a ordem e a centralização como princípios fundamentais. O estriado é, portanto, um território de fixação, onde as linhas são traçadas para organizar e conter os movimentos, refletindo uma visão de mundo regrado e previsível.

Em contraste, o espaço liso, associado ao nômade, é um território de movimento e liberdade, onde as fronteiras são constantemente cruzadas e as normas rígidas, desafiadas. O nômade representa uma subjetividade fluida, resistente às imposições fixas, que busca criar novas possibilidades e linhas de fuga. Esse estado de resistência reflete uma forma de existência que se opõe à centralização e à fixação, abraçando a transformação contínua e a multiplicidade de caminhos. Embora esses espaços coexistem e dialoguem entre si, permanecem distintos em suas essências, evidenciando uma tensão permanente entre controle e liberdade, estabilidade e movimento. Esses movimentos caracterizam os processos ativos de produção de subjetividades<sup>1</sup> e as dinâmicas da cidade contemporânea.

---

<sup>1</sup> O trabalho em questão envolve a "produção de subjetividade", que está relacionada aos modos de existência durante o processo. A subjetividade é: o conjunto das condições que torna possível que instâncias individuais e/ou coletivas estejam em posição de emergir como território existencial auto-referencial, em adjacência ou em relação de delimitação com uma alteridade ela mesma subjetiva (GUATTARI, 1992, p. 19).

Deste modo, o método se utiliza do caminhar, registrar e jogar junto ao meio urbano, tendo como propósito auxiliar o processo investigativo da cidade real e cotidiana, trazendo reflexões e narrativas urbanas a partir do método cartográfico, buscando resultados da interação entre corpo das mulheres e cidade que mobilizam sensações e ações tanto na escala individual quanto coletiva através dos perceptos e afectos<sup>2</sup> agenciados, mesmo que involuntariamente, através da simples experiência urbana. A cidade é lida pelo corpo como conjunto de condições interativas e o corpo expressa a síntese dessa interação descrevendo em sua corporalidade (Jacques; Britto, 2008).

Na contemporaneidade a cartografia fundamenta a investigação proposta ao reconhecer que o sujeito e objeto de pesquisa se apresentam como duas dimensões distintas, porém inseparáveis, de uma mesma realidade reticular (Escóssia; Tedesco, 2015). O pesquisador cartógrafo tem a necessidade de caminhar para compreender o caminho, expandindo o conhecimento da cidade experimentada, entrelaçando a vivência individual e coletiva, sem amarrações de uma visão específica. Para isso, é necessário ver o ponto de vista do observador, sem anular a observação (Passos, E.; et. al., 2009).

A ideia central é o corpo sendo parte integrante da experiência urbana, conforme afirmado por Milton Santos (2001) ao abordar a corporeidade dos indivíduos em sua interação com o espaço urbano do dia a dia. Essa interação revela aspectos subjetivos dos corpos perante a cidade e suas interações que [r]existem no entre<sup>3</sup>. Portanto, buscamos compreender como esses processos e interpretações se constituem, e como o habitar urbano contemporâneo se desenvolve a partir das relações estabelecidas, das ocupações realizadas, das

---

<sup>2</sup> Os perceptos não são percepções, os afectos não são sentimentos ou afecções, mas sim devires não humanos. "A sensação não se realiza no material, sem que o material entre inteiramente na sensação, no percepto ou no afecto. Toda matéria se torna expressiva" (Deleuze; Guattari, 1992, p. 217).

<sup>3</sup> O conceito de "indefinição dos limites entre campos do conhecimento em processo de fusão" é derivado do livro "Arquitetura dos Entre-Lugares: sobre a importância do trabalho conceitual" de Igor Guatelli. Ele descreve a ideia de que as fronteiras entre diferentes áreas de conhecimento estão se tornando fluidas, permitindo a interseção e a criação de abordagens inovadoras. Editora Senac. São Paulo. 2019.

barreiras enfrentadas, das passagens e bordas percorridas, dos vazios encontrados e das áreas que passaram por revitalização. Além disso, é importante examinar como a presença de espaços abandonados, a dicotomia entre o espaço público e privado, e as áreas revitalizadas influenciam na construção dessa Caminhografia Urbana<sup>4</sup> das mulheres.

A Caminhografia Urbana é uma prática potente para explorar e compreender os processos urbanos e suas complexidades através da experiência corporal e sensorial. O caminhar se revela como uma maneira de vivenciar a cidade internamente de maneira ativa. Isso também está ligado ao momento em que se observa, acompanhando os processos em tempo real e, assim, conectando-se com os eventos contemporâneos. Esse conceito é ampliado pela cartografia, que mapeia esses processos de diversas formas, não limitados por mapas tradicionais territoriais, mapas. Um mapa pode ser uma fotografia, uma história, um desenho, uma colagem, um vídeo, uma conversa ou qualquer outro tipo de produção que examine a cidade como um processo contínuo.

Careri (2013; 2017) dialoga com as ideias de Deleuze e Guattari (1995) ao associar o caminhar à cartografia, com o objetivo de aprofundar a reflexão sobre os processos e a contemporaneidade. Nesse contexto, os autores argumentam que a cartografia não é uma mera cópia, mas sim um meio de criar novas formas de produção do inconsciente. Assim, a caminhografia urbana emerge como uma ferramenta investigativa, marcada por um retorno constante às descobertas anteriores e pela redescoberta contínua do território em questão. Esse processo incessante permite uma compreensão mais profunda das bordas estudadas e das relações entre o caminhar das mulheres e esses espaços.

---

<sup>4</sup> Conceito que vem sendo desenvolvido grupo cidade+contemporaneidade, dentro do laboratório de Urbanismo da FAUrb/UFPel, disponível em: <<https://wp.ufpel.edu.br/caminhografiaurbana/>>. Acesso em 02 de abr. 2023.

## Objetivo geral

O objetivo geral deste estudo é investigar a interação entre o corpo-mulher e o ambiente urbano, a partir da caminhografia de um trecho específico da orla do Guaíba. Inspirando-se na abordagem conceitual proposta por Milton Santos (2001), que destaca a corporeidade dos homens lentos — a vivência cotidiana do corpo urbano —, pretende-se examinar como esses processos e percepções se manifestam na borda urbana.

Busca-se compreender as particularidades territoriais da área estudada, observando aspectos como abandono, espaços públicos e privados, vazios urbanos e áreas revitalizadas. Durante as caminhadas, buscamos analisar a reação do corpo a esses diferentes espaços, adotando a perspectiva da mulher caminhante para entender as potencialidades, fragilidades e limitações oferecidas pelo ambiente.

## Objetivos específicos

A partir do objetivo geral, desdobram-se os objetivos específicos que nortearão o desenvolvimento deste trabalho. O primeiro objetivo consiste em **investigar** como a evolução e as transformações na Orla do Guaíba influenciam no caminhar das mulheres com o intuito de compreender como a cidade recebe esse corpo-mulher. O segundo objetivo é **caminhografar** as sensações vivenciadas nas caminhografias das mulheres, considerando a relação entre os diferentes trechos que a compõem e suas conexões. O terceiro objetivo específico é **descrever** os fatores que influenciam a mobilidade, a sensação de segurança e as limitações das mulheres no ambiente urbano, com foco nas condições do caminhar e na ocupação dos espaços públicos.

Este estudo propõe registrar, mapear, explorar e intervir na construção visual do trajeto urbano por meio de registros fotográficos e narrativas urbanas que se sobrepõem às manifestações e cenas da cidade. Nessa perspectiva, investigo as

experiências das mulheres nas caminhografias ao longo da Orla do Guaíba, relatando-as a partir dos procedimentos adotados. Ao longo da pesquisa, serão consideradas tanto as práticas individuais quanto as coletivas, com o objetivo de alcançar uma compreensão mais ampla e aprofundada da dinâmica urbana em sua complexidade.

No primeiro capítulo da pesquisa, apresenta a metodologia da Caminhografia Urbana, que se baseia na combinação da cartografia e do caminhar como forma de mapear processos urbanos em curso. Para tanto, são adotados procedimentos metodológicos, como as caminhadas das mulheres na Orla do Guaíba, narrativas urbanas, registros fotográficos e entrevistas de manejo cartográfico. Essa metodologia permite uma abordagem inovadora para a compreensão e análise da cidade, proporcionando uma perspectiva única sobre as experiências dos indivíduos em seu ambiente urbano

Na segunda parte deste estudo vamos abordar de forma concisa, as transformações, conflitos e reflexões que ocorrerem na área do estudo. Além disso, o capítulo explora novas perspectivas de relacionamento entre as áreas, destacando conceitos do urbanismo através de abordagens contemporâneas e apresentando vertentes que pensam e agem sobre esses territórios. Em particular, o capítulo tem como foco ter o entendimento sobre o conceito de borda, associando-o a outras definições, como abandonos, barreiras, espaços urbanos público-privados, direito à cidade, dentre outros. Esses conceitos são fundamentais para a compreensão das mudanças e desafios que afetam as orlas urbanas.

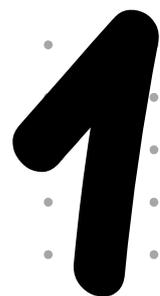
No terceiro capítulo, são apresentados estudos e teorias que abordam o caminhar urbano das mulheres. Além disso, o texto explora narrativas urbanas e utiliza fotografias para documentar as saídas de campo. Trechos do caderno de campo são transcritos, frequentemente na primeira pessoa do singular, buscando aproximar a autora do leitor e facilitar a compreensão das vivências descritas. O capítulo mapeia sensações experienciadas pelo corpo-mulher caminhante, questionando estruturas preexistentes e estimulando novos questionamentos. Essas reflexões são fundamentadas tanto nos métodos e conceitos discutidos nos capítulos anteriores quanto na prática vivenciada nos espaços urbanos.

A quarta seção, intitulada *O que transborda*, propõe a integração e as associações inerentes ao campo de estudo. Neste segmento, busca-se correlacionar os conceitos apresentados nos capítulos iniciais com os eventos observados em campo, visando discutir a cidade contemporânea e o caminhar urbano das mulheres. Essa abordagem permite uma análise aprofundada das dinâmicas urbanas, revelando as interações entre espaço e gênero, e destacando a importância de considerar perspectivas diversas na compreensão do ambiente urbano.

No quinto momento, apresentamos as conclusões e considerações pertinentes, além de uma avaliação crítica do método adotado. Também revisamos os objetivos, suas abordagens e limitações. Destacamos que as conclusões são provisórias, uma vez que os corpos e urbanidades não são estáticos; ao contrário, estão em constante transformação, influenciando e gerando novos desdobramentos e questionamentos. Esse reconhecimento evidencia a necessidade de uma análise contínua e adaptativa, à medida que novas perspectivas surgem sobre o futuro das áreas estudadas. Como bem disse Machado de Assis: Deus te livre, leitor, de uma ideia fixa (Assis, 2008, p. 627).

Após essa discussão, apresento algumas reflexões sobre minha área de estudo à luz da tragédia que atingiu parte do Rio Grande do Sul. A enchente em maio de 2024, a maior da história de Porto Alegre, deixou inúmeras pessoas desabrigadas. As águas do Guaíba invadiram a cidade, alcançando rapidamente a região que foi foco do meu trabalho. Embora as saídas de campo já estivessem encerradas no momento da enchente e a pesquisa estivesse em fase de conclusão, seria impossível não refletir sobre essa situação e realizar uma última caminhografia urbana no local após o recuo das águas. Intituladas *(Des)borda*, essas considerações trazem narrativas pessoais sobre esse momento e sobre o território que, por meses, tem sido objeto do meu estudo.

O QUE MOVIMENTA



**"CAMINHEI SEM VER DURANTE CERTO TEMPO, PISANDO MUITO LENTAMENTE E DE FORMA INSEGURA. PARA VER O QUE NÃO VIA, PRECISEI DEIXAR DE VER O QUE VIA SEMPRE. PRECISEI TROCAR DE CEGUEIRA." (RIBEIRO, 2012, P.67).**

# 1. O QUE MOVIMENTA

A caminhografia urbana se apresenta como a metodologia de pesquisa adotada neste estudo, permitindo uma imersão sensível e crítica no espaço urbano. Diferente de métodos tradicionais, ela não parte de perguntas fechadas, mas se constroi ao longo do percurso, adaptando-se às dinâmicas e intensidades do território. Ao caminhar pela cidade, o pesquisador se insere no campo, coletando impressões, experiências e expressões que se traduzem em mapas, narrativas, colagens, fotografias e outros registros. Essa abordagem não apenas amplia a compreensão das dinâmicas urbanas a partir das perspectivas dos próprios habitantes, mas também abre espaço para reflexões sobre os afetos e tensões presentes no território. Mais do que uma ferramenta de análise, a caminhografia se configura como um ato político e poético, promovendo novas formas de relação com a cidade e contribuindo para a construção de um ambiente urbano mais justo e inclusivo.

## 1.1. Caminhografia Urbana

A metodologia utilizada é a caminhografia urbana<sup>5</sup>, que consiste em uma abordagem teórico-prática relacionada ao caminhar, a cidade e ao espaço urbano. A

---

<sup>5</sup> O conceito vem sendo desenvolvido no grupo cidade+contemporaneidade, dentro do laboratório de Urbanismo da FAUrb/UFPel, onde a autora faz parte. Em 2024, foi lançado o livro *Verbolário da Caminhografia Urbana* que contém uma lista de verbos-ações para a prática de caminhografia urbana. Refere-se ao conjunto de verbos colecionados e inventados pela caminhografia em seu fazer, ser ou experimentar. Um vocabulário usado em nossas conversas, andanças, mapas e pesquisas, escritos por autoras que caminhografam no Sul do Sul Global. Os verbos ajudam a comunicar a essência de cartografar e caminhar concomitantemente e prestam-se a designar ações corriqueiras nessa prática. Caminhografar é, por si só, uma invenção e, como verbo, constrói a ação, o movimento, a temporalidade e a transformação. Enquanto os substantivos representam uma tentativa de fixar o sentido em uma palavra ou conceito, o verbo aponta para a fluidez e a instabilidade da linguagem, que está sempre em processo de construção e desconstrução. Os verbos desempenham um papel fundamental na construção do sentido e na estruturação das sentenças em uma língua, permitindo a expressão de ações, eventos, estados e relações por meio da linguagem. (ROCHA; BELTRAME, 2024).

caminhografia é baseada na cartografia proposta por Deleuze e Guattari (1995), que propicia a coexistência de leituras múltiplas sobre o espaço urbano; a prática da errância urbana de Paola Jacques (2012), que incentiva o caminhar sem rumo pelas ruas, com o intuito de conhecer e se conectar com a cidade; as pistas cartográficas de Virgínia Kastrup (2015), que é incorporada trazendo uma abordagem mais subjetiva e pessoal para a coleta de dados; e Francesco Careri (2013), que enfatiza a importância do caminhar como uma forma de transformar e modificar o espaço urbano. A metodologia busca identificar as dinâmicas da cidade contemporânea, bem como o processo em desenvolvimento da pesquisa.

Há muito viemos caminhando e cartografando: caminhografando fronteiras, linhas, percursos, brechas, galerias, heterotopias, abandonos, ruas, centros, bairros, espaços públicos, bordas, lentidões... Acreditamos que a caminhografia apresenta-se como uma possibilidade de acompanhamento da vida, uma política ou filosofia, mas antes de tudo, uma prática de investigação da cidade com o corpo todo e para a diferença. Por isso, desde 2019, nós do grupo de pesquisa Cidade+Contemporaneidade, decidimos investigar a caminhografia como método, e para isso criamos a pesquisa Caminhografia Urbana”, que oportunizou uma série de experiências com o objetivo de investigar o próprio procedimento de pesquisa, ensino e extensão, dando consistência teórica à prática da caminhografia urbana e fomentando pistas às pesquisadoras e profissionais para uso da mesma em suas pesquisas e modos de vida (Rocha; Beltrame, 2024, p. 21).

Deleuze e Guattari (1995) seguem a linha que a cartografia não é uma atribuição, mas uma atividade. Com isso, caminhografar a cidade e suas interfaces, cria-se novas maneiras de expressar afetos contemporâneos perante ao território partindo do corpo que nela reside. “É tarefa do cartógrafo dar língua para afetos que pedem passagem, dele se espera basicamente que esteja mergulhado nas intensidades de seu tempo e que, atento às linguagens que encontra, devore as que lhe parecerem elementos possíveis para a composição das cartografias que se

fazem necessárias. O cartógrafo é um verdadeiro antropófago: vive de expropriar, se apropriar, devorar e desovar, transvalorado” (Rolnik, 2016, p. 65).

Ao utilizar a caminhografia urbana como metodologia de pesquisa, é possível obter uma visão mais ampla e aprofundada das dinâmicas e processos que moldam a cidade contemporânea, levando em consideração as perspectivas dos próprios habitantes e usuários da cidade. O método é adaptável, não se apresenta de perguntas prontas, pode ser modificado conforme surgirem novos elementos, sentimentos e inquietações. Com isso, espera-se contribuir para o desenvolvimento de estratégias mais eficazes para a gestão e planejamento urbano, que levem em conta as necessidades e demandas dos cidadãos e promovam um ambiente urbano mais justo, inclusivo e sustentável.

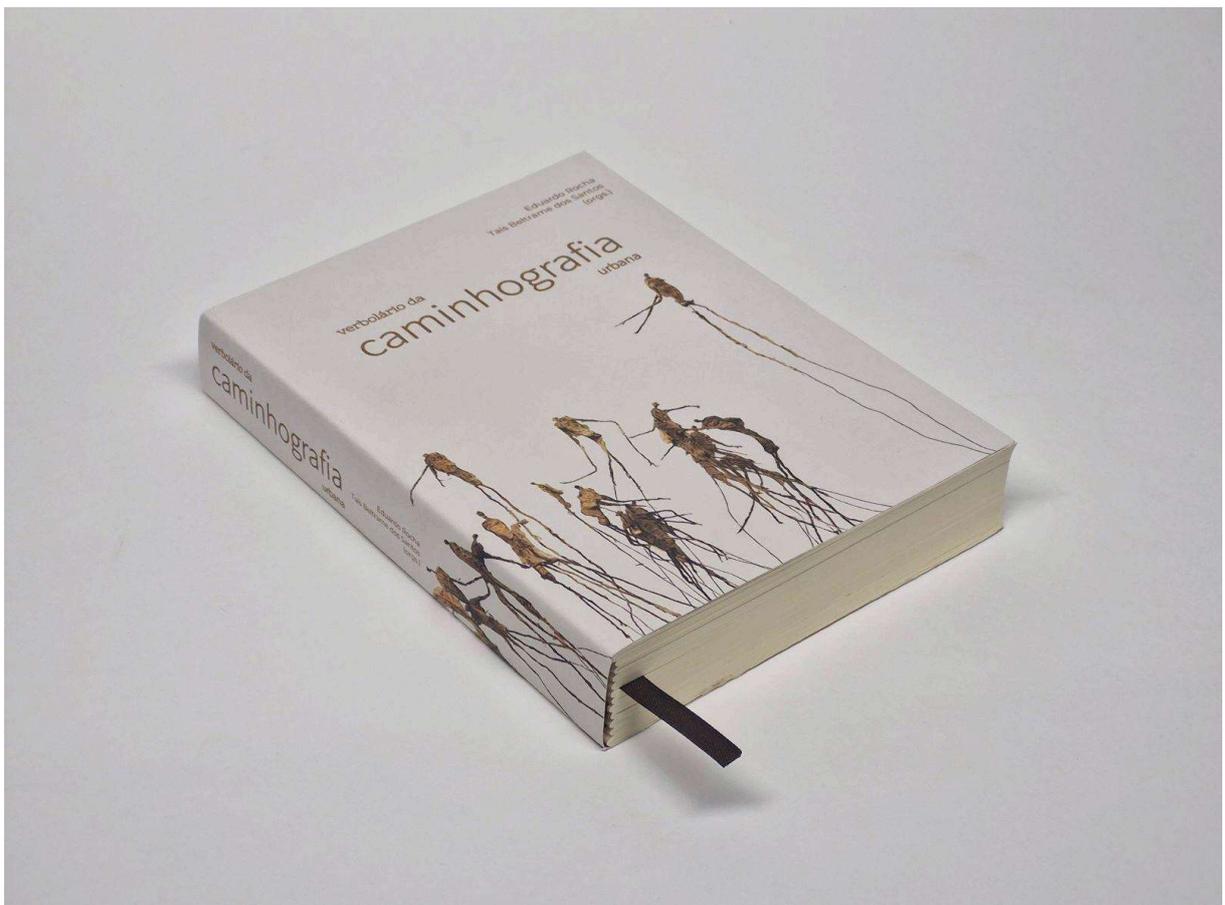


Figura 3. Livro *Verbolário da Caminhografia Urbana*. Fonte: <https://editoracaseira.com/produto/verbolario/>. Acesso: 01/10/2024.

A produção de mapas é considerada crucial para a compreensão do campo e suas diversas dimensões, incluindo seu funcionamento, desenvolvimento e atores envolvidos. Esses mapas podem ser concebidos como qualquer forma de representação, por meio de colagens, fotografias, desenhos, narrativas, poesias e dentre outras expressões, podendo ser elaborados antes, durante ou após as caminhadas, cada um deles oferecendo uma perspectiva particular. Trata-se de formas distintas de expressão que refletem um período específico, uma vez que o propósito da caminhografia não chega a uma resposta definitiva, mas sim refletir sobre o processo, debater as opções de desenvolvimento do campo naquele momento. Deste modo, este capítulo objetiva apresentar a metodologia e as maneiras pelas quais será abordada neste estudo. A pesquisadora precisa estar no campo, analisando e entendendo como os processos acontecem, baseados em estudos prévios, ou não (Passos et al., 2016).

Por fim, a caminhografia urbana é uma metodologia que pode ser acessível a qualquer pessoa que queira se aproximar da cidade de uma forma mais profunda e prática. Além de produzir mapas e narrativas, ela pode ser uma prática política transformadora. Ao caminhar pela cidade, nos deparamos com os problemas e as potencialidades que muitas vezes passam despercebidos, ajudando a dar visibilidade a questões importantes relacionadas à cidade. É uma prática que permite que diferentes vozes sejam ouvidas e que por diversas perspectivas. A caminhografia pode ser um convite para descobrir o espaço urbano de uma forma mais afetiva, artística e poética, mobilizando ações e sensações, buscando transformá-la em um lugar mais justo e igualitário.

### **1.1.1. Cartografia**

A cartografia tem como inspiração uma metodologia experimental que parte da ideia de um Rizoma, cada traço não remete necessariamente a um traço linguístico: cadeias semióticas de toda natureza são aí conectadas a modos de

codificação muito diversos, cadeias biológicas, políticas, econômicas, etc., colocando em jogo não somente os regimes de signos, mas também os estatutos de estados das coisas. Este conceito abordado por Deleuze e Guattari (1995), viabiliza que determinadas configurações no ato de cartografar propiciem a coexistência de leituras múltiplas sobre o espaço urbano.

A lógica rizomática é produzir mapas, ao invés de decalques, porque o mapa não reproduz um inconsciente fechado sobre ele mesmo, ele o constroi. Ele contribui para a conexão dos campos, para o desbloqueio dos corpos sem órgãos, para abertura máxima sobre um plano de consistência (Deleuze; Guattari, et al., 2011). Portanto, a ideia do rizoma é despertar diversos atravessamentos, gerando múltiplas entradas, possibilitando variadas leituras.

Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, intermezzo. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança. A árvore é o verbo “ser”, mas o rizoma tem como tecido a conjunção “e... e... e...” (Deleuze; Guattari, 1995, p. 20).

**7** vedi NOTE **XIV** piano piece for David Tudor 4  
disegno del 1949  
adagione pianistica: 27.3.1959

SYLVANO BUSSOTI

Figura 4 - Rizoma segundo Deleuze e Guattari. Fonte: Mil Planaltos – Capitalismo e Esquizofrenia 1, 1995.

A construção de uma cartografia permite criar um mapa não de um gleba, ligado aos aspectos físicos estabelecidos por uma região, mas sobretudo, pelos traçados de vínculos, afetos, vivências, relações, modos de subjetivação e resistências, dentre outros. O método atravessa o estudo transdisciplinar, vai de encontro com outros saberes, se abrindo em várias direções, práticas sociais, estética, bem como, entre si na relação com o outro.

Deste modo, verifica-se que seus modos operativos contribuem para que tanto sua produção quanto experimentação despertem agenciamentos<sup>6</sup> outros, uma vez que são forjados a partir dos espaços intervalares, sem início ou fim, mas entre meios, como uma cartografia aberta. Tornando-se suscetível os cruzamentos e sobreposições que se conectam e inter cruzam, proporcionando uma experiência por diferentes olhares e fluxos de intensidade, porque não se traduz uma estaticidade do pensamento:

É na intimidade da linguagem e no enviesamento da sensibilidade que surge uma “cidade como potência menor”, cidade intensiva, que faz proliferar a vida enquanto encontro de palavras, imagens e afetos (...). Uma cidade-personagem, feita de encontros: cidade-texto, cidade-poesia, cidade-música, cidade-arte, todas misturadas, dobradas entre si, uma dizendo da outra, sendo todas, a mesma (Queiroz filho et al., 2016, p. 03).

A cartografia proporciona uma experiência que se faz em cima de uma multiplicidade, movendo-se sobre ela, não criando cópias, mas agenciamentos concretos do múltiplo. Paola Jacques (2008) descreve que a experiência urbana fica inscrita por diversas escalas de tempo, tanto no corpo daquele que a experimenta, definindo-o, mesmo involuntariamente. Cada corpo pode acumular variadas corpografias<sup>7</sup>, como resultado das mais distintas experiências urbanas vividas por

---

<sup>6</sup> Para Deleuze e Guattari (1995), agenciar diz respeito a um crescimento de dimensões, que se multiplica e transforma sua natureza, enquanto aumenta suas conexões.

<sup>7</sup> O termo corpografia foi sugerido por Alain Guez a partir da leitura do artigo “Elogie des errants L’art d’habiter La ville” apresentado por Paola Jacques em um colóquio no ano de 2006 em Paris. A partir disso a ideia de corpografia ganhou aprofundamento através dos estudos de Jacques com a

cada um, e a questão da temporalidade e da intensidade dessas experiências é determinante na sua forma de inscrição.

### **1.1.2. Caminhar**

O ato de caminhar desempenha um papel fundamental na compreensão e vivência sensível do espaço habitado. Segundo Michel de Certeau (1998), o caminhar não se limita a uma mera necessidade de sobrevivência, mas envolve uma exploração ativa e relacional dos espaços, transformando-os em lugares significativos. No contexto pós-guerra, marcado pelo desenvolvimento capitalista e avanços tecnológicos, a Internacional Situacionista surge como uma resposta crítica ao urbanismo moderno, buscando incentivar a ocupação e a apropriação dos espaços urbanos pela população. Nesse sentido, a prática do caminhar revela-se como uma poderosa ferramenta estética e política, capaz de criar pistas e subverter a percepção convencional sobre a cidade, resignificando-a e estimulando uma vivência plena e participativa dos seus espaços.

Os praticantes da cidade caminham-na, percorrem espaços mais abertos, mais vazios, sem nunca ver o todo. As linhas escritas por cada percurso percorrido geram uma malha entrecruzada, múltiplas histórias que se sobrepõem, compondo a cidade praticada (Certeau, 1998, p. 171).

No contexto brasileiro, Paola Jacques (2012) analisa minuciosamente a evolução da prática da errância urbana em suas três fases distintas: flanâncias, deambulações e derivações. Essas experiências vividas nas ruas das cidades podem ser compreendidas como uma forma de crítica social, resistência e até

---

pesquisadora de dança Fabiana Britto. A corpografia, conforme descrita por Jacques (2008), consiste em uma experiência de contato entre o corpo e a cidade, envolvendo a interação mútua em que o corpo é moldado pela cidade, ao mesmo tempo em que a cidade é moldada pelo corpo. Essa abordagem busca explorar e vivenciar a cidade por meio de intervenções e performances estéticas e artísticas que têm o propósito de provocar questionamentos. Trata-se de uma ação que busca construir uma perspectiva alternativa sobre as cidades, adotando uma postura política na qual o corpo intervém no espaço urbano.

mesmo insurgência por parte daqueles que se aventuram por esses espaços urbanos.

A flanância é um termo derivado do conceito de "flâneur" introduzido por Charles Baudelaire no século XIX, que engloba uma postura curiosa e aberta, que possibilita ao caminhante descobrir e apreciar os aspectos singulares de uma cidade. Essa prática valoriza a contemplação pausada e consciente, em oposição ao ritmo acelerado e utilitário que caracteriza as rotinas urbanas contemporâneas. Trata-se de uma prática urbana que envolve caminhar pela cidade de forma descompromissada, sem um objetivo específico, com a intenção de contemplar, observar e absorver os detalhes da vida urbana. O flâneur é um observador cuidadoso que perambula pelas ruas sem uma finalidade determinada, permitindo-se explorar e refletir sobre o ambiente urbano. Ao adotar o conceito, o indivíduo se torna um observador atento e reflexivo, capaz de encontrar beleza e significado nos detalhes aparentemente comuns da vida urbana, bem como de refletir sobre a natureza da cidade, sua história, contradições e impacto sobre seus habitantes.

As deambulações são práticas que utilizam a caminhada como forma de explorar e compreender o espaço urbano, enfatizando o movimento físico e a percepção ativa. Por meio dessa abordagem, o deambulante se engaja em uma investigação subjetiva da cidade, desviando das rotas habituais e convencionais, e estabelecendo uma conexão mais direta com a dinâmica urbana. Essa prática proporciona uma apreensão holística e multidimensional do ambiente urbano, revelando suas camadas simbólicas e históricas. Além disso, as deambulações promovem a interação social e a construção de narrativas compartilhadas, desafiando as estruturas rígidas do planejamento urbano e resgatando a espontaneidade e a liberdade de movimento no contexto urbano.

As derivas, por sua vez, são práticas de deslocamento, fundamentam-se na exploração de trajetos aleatórios e imprevisíveis, sendo influenciadas pela teoria da psicogeografia desenvolvida pelos situacionistas. Essa abordagem visa romper com a lógica utilitária e racional do espaço urbano, permitindo que os participantes se

deixem guiar pelas forças do acaso e do instinto, o que possibilita que os caminhos percorridos sejam ditados por fatores imprevistos e encontros fortuitos. Dessa forma, busca-se revelar aspectos ocultos da cidade, desvendar suas contradições e despertar uma consciência crítica sobre o ambiente urbano. Essa prática, ao enfatizar a experiência subjetiva do espaço, propicia a percepção e a vivência de elementos urbanos muitas vezes negligenciados pela perspectiva tradicional, estimulando uma compreensão mais profunda e contextualizada do ambiente em questão.

Esses conceitos são importantes ferramentas para a compreensão da cidade como um espaço complexo e multifacetado. Através da flânerie, das deambulações e das derivas, é possível transcender a visão utilitária e linear do espaço urbano, abrindo espaço para novas percepções, narrativas e interações com a cidade e seus habitantes. Essas práticas permitem uma compreensão mais profunda dos aspectos sociais, culturais e históricos presentes no tecido urbano, enriquecendo assim o nosso entendimento da vida nas cidades.

Nessa experiência do caminhar, o corpo é o responsável pelo entendimento do espaço urbano proposto, a partir do lançamento deste na cidade, buscando investigar as forças que atravessam este território. O propósito é a compreensão de como os ambientes urbanos nos condicionam e confrontam nossos olhares e sensações. O movimento do corpo contribui para a construção de uma leitura que desenhamos dos lugares e de seus elementos, a cidade não deixa de ser um cenário mas, mais do que isso, ela ganha corpo a partir do momento que ela é praticada, se torna “outro corpo”, sobrevivendo, por sua vez, no corpo de quem pratica, por se inscrever como ação perceptiva no momento em que é experimentada (Jacques, et al., 2018).

Paese (2015) enfatiza que o ato de caminhar possui uma dimensão que vai além da mera atividade física, revelando-se como uma expressão profunda da subjetividade humana é um meio de manifestação do mundo interior do indivíduo. Nessa perspectiva, o caminhar é concebido como um processo dinâmico que engloba não somente o corpo, mas também a mente e a cultura. Essa prática proporciona uma oportunidade singular para a reflexão, introspecção e conexão com

o ambiente circundante, potencializando uma sensação de liberdade, autonomia e pertencimento, e estimulando uma maior consciência de si mesmo e do mundo ao redor. Desse modo, o caminhar se revela como um fenômeno multifacetado, capaz de desvelar as sutilezas e complexidades da experiência humana.

Francesco Careri, em sua obra *Walkscapes* (2013), apresenta uma relevante contribuição para a discussão acerca do ato de caminhar e sua relação com o espaço urbano. O ato de caminhar é uma prática essencial para a compreensão e vivência da cidade, uma vez que possibilita uma experiência direta e sensorial do ambiente construído. Destaca-se, nesse sentido, a importância do caminhar como uma forma de desvelar as camadas invisíveis da cidade, revelando suas histórias, memórias e múltiplas perspectivas. Ademais, ressalta-se que o caminhar engaja os indivíduos com o entorno, permitindo-lhes conectar-se com os espaços públicos, a arquitetura e a natureza circundante.

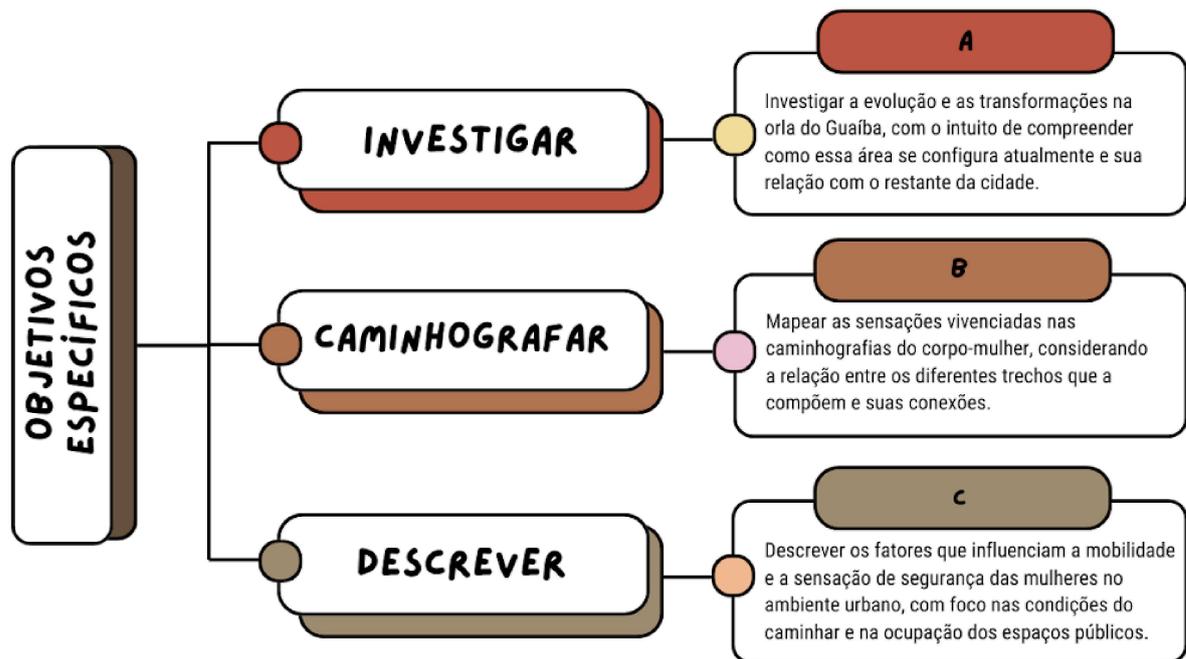
A partir desses conceitos e a interseção dos campos da cartografia e da caminhada, surge o conceito da Caminhografia Urbana. Nessa abordagem, busca-se articular e agenciar os pensamentos e reflexões suscitados pelo ato de caminhar na cidade, por meio da representação cartográfica. A presença física do corpo torna-se fundamental nesse contexto, pois é por meio das suas interações com o ambiente urbano que são deixados rastros e marcas, proporcionando múltiplas perspectivas para a contínua discussão da cidade. Essa abordagem permite uma compreensão mais profunda da experiência urbana, considerando não apenas os aspectos visuais, mas também as vivências sensoriais, culturais e sociais que são inerentes à presença do corpo no espaço urbano

## **1.2. Procedimentos metodológicos**

A caminhografia urbana surge como um método de pesquisa que se propõe a acompanhar e analisar os processos urbanos, bem como capturar a dinâmica dos territórios em transformação. Para tanto, utiliza-se de dispositivos e procedimentos

metodológicos que permitem a exploração subjetiva da cidade, levando em consideração a experiência individual do pesquisador em relação ao espaço urbano, e a importância do ato de caminhar.

A caminhografia urbana surge como uma metodologia de pesquisa capaz de acompanhar e analisar os processos urbanos, bem como de capturar a dinâmica dos territórios em transformação. Para isso, são utilizados dispositivos e procedimentos metodológicos que permitem a exploração subjetiva da cidade, levando em consideração a experiência individual do pesquisador em relação ao trecho percorrido.



Quadro 1: Retomada dos objetivos específicos. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Os objetivos específicos da pesquisa são retomados a fim de determinar o procedimento metodológico apropriado para cada um deles. Os procedimentos metodológicos escolhidos incluem a utilização de mapas caminográficos para mapear as interações e sensações do corpo-mulher e a cidade. Essa metodologia possibilita uma coleta de dados mais subjetiva, incorporando conceitos como a cartografia urbana e o caminhar como modificador urbano, ampliando a perspectiva de análise e contribuindo para uma compreensão mais abrangente e complexa da cidade contemporânea.

	REVISÃO TEÓRICA	CADERNO DE CAMPO	MAPAS CAMINHOGRÁFICOS	CONVERSAS CAMINHOGRÁFICAS	ANÁLISE CARTOGRÁFICA
CAMINHOGRAFAS	PESQUISADORA	PESQUISADORA	PESQUISADORA + GRUPO	GRUPO + USUÁRIOS	PESQUISADORA
COMO FAZ?	LEITURAS	REGISTROS	REGISTROS VISUAIS + NARRATIVAS	FILOSOFIA PROFA. MARILU	MAPAS CAMINHOGRÁFICOS +CADERNO DE CAMPO
OBJETIVO	A+B	A+B+C	A+B+C	B+C	A+B+C

Quadro 2. Procedimentos metodológicos e objetivos específicos. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Com isso, a caminhografia urbana possibilita a captação em tempo real das transformações urbanas, tornando-se um importante instrumento para a construção de políticas públicas e práticas mais efetivas e inclusivas para o planejamento e gestão urbana. Para a realização da pesquisa, é fundamental a revisão bibliográfica de diversos conceitos relacionados à cartografia, o caminhar, orlas urbanas, bordas, abandono, barreiras, revitalização de orlas e espaço urbano público-privado, dentre outros conceitos que auxiliam além dos procedimentos metodológicos já mencionados, como mapas caminográficos, análise cartográfica e conversas caminográficas.

### 1.2.1. Caderno de campo

O caderno de campo é uma ferramenta valiosa para pesquisadores que desejam formalizar suas experiências de campo de forma sensível e subjetiva. Este dispositivo permite ao pesquisador registrar suas percepções e sentimentos durante a pesquisa, desde as expectativas traçadas antes da caminhada até as transformações ocorridas após a vivência no campo. É uma forma de capturar as lembranças da pesquisa, que seriam perdidas na formalidade excessiva do texto científico tradicional. Ele permite que o pesquisador reflita sobre suas percepções e sentimentos em relação ao campo, registrando não apenas informações lineares, mas também suas impressões, pensamentos e observações que surgem durante a caminhada.

Com isso, o diário de campo oferece liberdade narrativa da pesquisadora, permitindo que as experiências sejam formalizadas de forma subjetiva e sensível, sem perder o rigor acadêmico necessário. É uma ferramenta essencial para compreender a transformação da própria pesquisadora durante a pesquisa, contribuindo para uma análise mais profunda e rica do campo.

Como cartógrafos, nos aproximamos do campo como estrangeiros visitantes de um território que não habitamos. O território vai sendo explorado por olhares, escutas, pela sensibilidade aos odores, gostos e ritmos. (KASTRUP, PASSOS, ESCÓSSIA, 2009, p. 60).

Os registros em diário de campo antes da caminhada são importantes para o planejamento da pesquisa, onde o pesquisador traça o percurso e define os pontos que serão visitados, bem como as expectativas em relação ao campo. No entanto, é importante salientar que nem sempre as expectativas da pesquisadora serão atendidas, e é justamente nesse ponto que os registros em diário de campo durante a caminhada se tornam fundamentais. Eles mostram as forças e potências do campo e permitem que o pesquisador compreenda as diferenças e atravessamentos que o campo oferece. É um dispositivo íntimo e subjetivo que permite a memória ativa que seriam perdidas na formalidade excessiva do texto científico tradicional.

### **1.2.2. Mapas caminhográficos**

Os mapas caminhográficos representam uma ferramenta relevante e sensível para o entendimento da área de estudo. Ao contrário dos mapas convencionais, que se concentram predominantemente nos aspectos físicos do ambiente urbano, os mapas caminhográficos consideram também as percepções, sensações e experiências dos caminhantes enquanto percorrem o território urbano. Esse processo envolve subjetividade e reflexão, e a construção do mapa demanda um olhar atento e sensível para a cidade, capturando elementos muitas vezes despercebidos, tais como as linhas de fuga, manifestações dos habitantes, interações sociais e até mesmo elementos olfativos, sonoros e táteis. Tais elementos são fundamentais para a criação de um mapa que represente de forma mais completa e sensível a realidade urbana. Além disso, os mapas caminhográficos podem ser empregados como uma ferramenta de reflexão crítica sobre a realidade urbana e seus desafios, possibilitando a identificação das questões políticas e sociais que emergem durante a experiência do caminhante na cidade. Isso contribui para o aprimoramento do diálogo sobre o planejamento urbano e a qualidade de vida nas cidades.

O mapa é aberto, é conectável em todas as suas dimensões, desmontável, reversível, suscetível de receber modificações constantemente. Ele pode ser rasgado, revertido, adaptar-se a montagens de qualquer natureza, ser preparado por um indivíduo, um grupo, uma formação social. Pode-se desenhá-lo numa parede, concebê-lo como obra de arte, construí-lo como uma ação política ou como uma meditação. (Deleuze e Guattari, 1997, p.42).

### **1.2.3. Variações do cotidiano**

O intuito é realizar uma caminhografia da orla urbana em diferentes períodos do dia e da noite, a fim de identificar e compreender as divergências e

complexidades de cada trecho vivenciado. Além disso, pretende-se percorrer esses locais em diversas condições climáticas, visando compreender a importância de pontos de paragem e abrigo. Adicionalmente, realizar uma análise das áreas públicas e privadas, a fim de identificar as diferenças entre os agentes envolvidos e compreender como ocorrem as conexões entre eles. Pretende-se um Caminhografia Urbana em grupo, a fim de obter uma visão mais abrangente e incluir diversas abordagens em diferentes perspectivas.

As caminhografias das mulheres foram realizadas de forma coletiva e individual, em diferentes períodos do dia — manhã, tarde, noite e madrugada. Essa variação temporal e dinâmica evidencia como cada momento do cotidiano é rico em informações, contribuindo para a diferenciação e a interação com os mapas.

#### **1.2.4. Jogo**

A abordagem teórica de Paola Jacques (2012), destaca o conceito de jogo como uma ferramenta relevante para a interação entre o pesquisador e a cidade. Nessa perspectiva, o jogo é compreendido como um instrumento que permite ao pesquisador vivenciar a cidade de maneira ativa, reconstruindo e reinventando-a como um quebra-cabeça em escala real. A figura central nessa discussão é Hélio Oiticica, que introduz a ideia de construção de situações na cidade brasileira, estabelecendo uma analogia com a concepção de Guy Debord. Ao adotar essa abordagem, a cidade deixa de ser apenas um cenário observado e se transforma em um espaço lúdico, no qual o pesquisador participa ativamente das situações.

Neste contexto, busca-se uma integração mais profunda entre a pesquisadora e a cidade, indo além do papel de mera observadora. Para isso, propõe-se o desenvolvimento de um jogo que promova a interação entre o pesquisador e as pessoas nas ruas durante a caminhada urbana. Como parte dessa abordagem, a autora elaborou lambe-lambes para dialogar com o espaço, destacando os pontos mais significativos identificados nas caminhografias. Essas intervenções visam evidenciar dinâmicas urbanas que, de outra forma, poderiam passar despercebidas.

O jogo cartográfico proposto configura-se como uma estratégia metodológica inovadora, ampliando as possibilidades de compreensão da cidade. Ao incentivar interações diretas com os habitantes locais, busca-se ultrapassar as fronteiras tradicionais da pesquisa acadêmica, proporcionando uma experiência mais imersiva. Dessa forma, torna-se possível acessar novas perspectivas e narrativas, enriquecendo a leitura dos espaços urbanos investigados.

### 1.2.5. Conversa caminhográfica

A pesquisa em ambientes urbanos dinâmicos e complexos frequentemente envolve o uso de várias ferramentas para auxiliar na investigação. Entre essas ferramentas, as conversas cartográficas se destacam como um meio poderoso de dar visibilidade às narrativas das pessoas que vivem, circulam e fazem parte da orla urbana em estudo. Essas entrevistas consistem em conversas informais, e não se trata de perguntas pré-estabelecidas, mas sim do que elas têm a dizer em relação ao local de estudo de uma maneira natural e descontraída.

A caminhografia pressupõe um mergulho no plano da experiência, implicando em uma pesquisa-intervenção que considera objeto, pesquisador e conhecimento como efeitos coemergentes do processo de pesquisa. O método requer uma análise do trabalho baseado em inferências coletivas, que devem ser locais e concretas. Dessa forma, é necessário analisar todos os atravessamentos possíveis que compõem um campo de pesquisa, com intuito de enriquecer o debate proposto.

As conversas cartográficas na pesquisa cartográfica estão diretamente relacionadas ao *ethos* cartográfico, que percorre desde o processo inicial com a problemática da pesquisa até as explanações formuladas nas etapas finais. Não existe um modelo dessas conversas, mas um manejo cartográfico<sup>8</sup> desta, que requer

---

<sup>8</sup> A entrevista de manejo cartográfico adota uma abordagem qualitativa, assemelhando-se a uma conversa estruturada por um roteiro de perguntas flexíveis e adaptáveis a cada contexto. Mais do que um simples intercâmbio de perguntas e respostas, esse processo abrange a percepção sensorial do ambiente, a interação com o espaço e a compreensão das dinâmicas coletivas envolvidas.

uma abordagem ampla de escuta, incluindo seu aspecto genético da dimensão processual da experiência.

As conversas cartográficas não se referem apenas à informação dita, mas também ao acesso à experiência considerando as dimensões de forma e força, de modo que a fala seja acompanhada como emergência na experiência e não como representação. Assim, busca-se explorar, por meio do diálogo, uma abertura desse processo, a partir da pluralidade de vozes nos encontros ao acaso pelo percurso na orla do Guaíba, a fim de captar as experiências nas falas de cada caminhante que estiver disposto a contribuir com a discussão.

Para compreender essas experiências, os autores Tedesco, Sade e Caliman (2016) apresentam três pistas a respeito das conversas cartográficas. A primeira pista diz que o cartografar é acompanhar processos, ou seja, trata-se de uma realidade que acompanha movimentos, de atentar aos instantes de ruptura ou mudanças presentes nas falas. A segunda pista diz respeito ao caráter metodológico da pesquisa-intervenção, havendo uma intervenção de caráter performativo. A terceira pista diz respeito ao coletivo de forças como condição de possibilidade e efeitos no plano da experiência.

Ao longo desta pesquisa, mantive diversas conversas informais com frequentadores do local, buscando sempre uma abordagem natural e espontânea. Além disso, as caminhografias das mulheres realizadas em grupo foram marcadas por diálogos ricos e trocas significativas, proporcionando reflexões profundas sobre a vivência do espaço. Essas interações não apenas ampliaram a compreensão do território, mas também ajudaram a detalhar e enriquecer os mapas apresentados, tornando-os mais representativos das percepções e experiências coletivas.

A conversa cartográfica é uma abordagem de pesquisa que vai além da simples coleta de informações verbais. Ela se concentra no acesso à experiência, considerando as dimensões de forma e força, para que suas falas possam ser compreendidas como uma emergência da experiência em si, e não como uma mera representação dela. Com esse propósito, o estudo consiste em realizar uma série de encontros informais com pessoas que encontramos durante o trajeto, a fim de captar suas experiências através do diálogo. Queremos promover a pluralidade de vozes

nesses encontros fortuitos e assim obter uma visão mais completa das vivências dos usuários.

### **1.2.6. Análise caminhográfica**

A análise caminhográfica é uma metodologia de pesquisa que se utiliza de mapas cartográficos para compreender um determinado território, permitindo ao pesquisador adotar uma perspectiva experimental em sua investigação. Por meio da coleta de informações sobre as ocorrências e lugares que causam afecções e intensidades durante um percurso em uma orla urbana, é possível compreender o campo da pesquisa de maneiras diversas, testando diferentes técnicas de análise do material coletado. É importante destacar que a análise cartográfica não se limita à obtenção de dados isolados, mas visa compreender o território como um processo aberto e experimental, permitindo que a compreensão dada de um objeto seja alterada ao longo do percurso. A articulação entre sujeito e objeto é fundamental para a objetividade da pesquisa, e múltiplos olhares sobre o campo da pesquisa são buscados para dar visibilidade às relações que fazem parte de um determinado território.

Ademais, a análise cartográfica permite diversas formas de releitura dos mapas cartográficos, incluindo a sobreposição dos mapas dos encontros e das intensidades para criar um novo mapa que apresente outras formas de pensar, experimentar e explorar a cidade. Em síntese, a análise cartográfica é um procedimento de pesquisa que proporciona uma compreensão mais rica e complexa do território a partir da sobreposição de informações e da experimentação do corpo no plano da experiência. Portanto, a análise cartográfica revela uma metodologia pertinente para o estudo de territórios urbanos, permitindo ao pesquisador compreender a cidade de forma mais dinâmica e abrangente, bem como identificar aspectos relevantes para o planejamento e gestão do espaço urbano.

O QUE SUPORTA

2

**"SE O AR NÃO SE MOVIMENTA, NÃO TEM VENTO, SE A GENTE  
NÃO SE MOVIMENTA, NÃO TEM VIDA." (VIEIRA JUNIOR,  
2019, P. 99).**

## **2.** O QUE SUPORTA

Para compreender a complexidade e os desafios de caminhar pela orla do Guaíba sendo mulher, é preciso tecer conexões entre diversos conceitos e teorias que dialogam com o espaço e a experiência. O trajeto, com sua rica bagagem histórica, natural e cultural, revela-se como um mosaico que exige sensibilidade para desvendar suas camadas e compreender sua relação com a cidade contemporânea.

Neste capítulo, nós propomos a explorar algumas abordagens teóricas como quem desenrola um fio que entrelaça memória, urbanidade e identidade. O intuito é refletir sobre a relação das mulheres com a orla, os desafios enfrentados ao percorrê-la e o impacto desse território na tessitura da cidade e na sociedade que o habita. A orla, assim, emerge não apenas como espaço físico, mas como cenário de encontros, tensões e possibilidades que moldam nossas vivências cotidianas.

### **2.1. Orlas urbanas**

As orlas urbanas desempenham um papel fundamental na construção da identidade e da imagem das cidades, ao mesmo tempo que oferecem inúmeros benefícios para a qualidade de vida de seus habitantes. Historicamente, o desenvolvimento urbano esteve intimamente ligado ao assentamento nas margens de grandes rios, consolidando a morfologia e a expansão das cidades. Essas áreas privilegiadas, situadas junto a corpos d'água como rios, lagos ou o mar, funcionam como espaços estratégicos que aliam lazer, convivência e interação social, contribuindo diretamente para o bem-estar da população.

A relação entre os habitantes e as orlas urbanas exerce uma influência significativa na estrutura e no crescimento das cidades, ainda mais em uma cidade portuária, como Porto Alegre. A proximidade de áreas costeiras e margens de rios ou lagos frequentemente atrai atividades econômicas, turísticas e recreativas,

intensificando o desenvolvimento urbano nessas regiões. Além disso, as orlas atuam como elementos estruturantes no planejamento urbano, definindo limites físicos, funcionando como barreiras naturais e influenciando a expansão da cidade em determinadas direções.

Na cidade atual, essa ideia de periodização é ainda presente; é presente nas cidades que encontramos ao longo da história, porque cada uma delas nasce com características próprias, ligadas às necessidades e possibilidades da época, e é presente no presente, à medida que o espaço é formado pelo menos de dois elementos: a materialidade e as relações sociais (Santos, 2001, p.1).

Contudo, as orlas urbanas enfrentam desafios complexos e crescentes. A especulação imobiliária e a gentrificação frequentemente resultam em exclusão socioespacial, restringindo o acesso a esses espaços para populações de menor poder aquisitivo. O mercado imobiliário, pressionado pelo alto valor dessas áreas, pode levar à privatização de terrenos próximos à água, comprometendo o caráter público das orlas e limitando sua função como áreas de convivência, lazer e integração social.

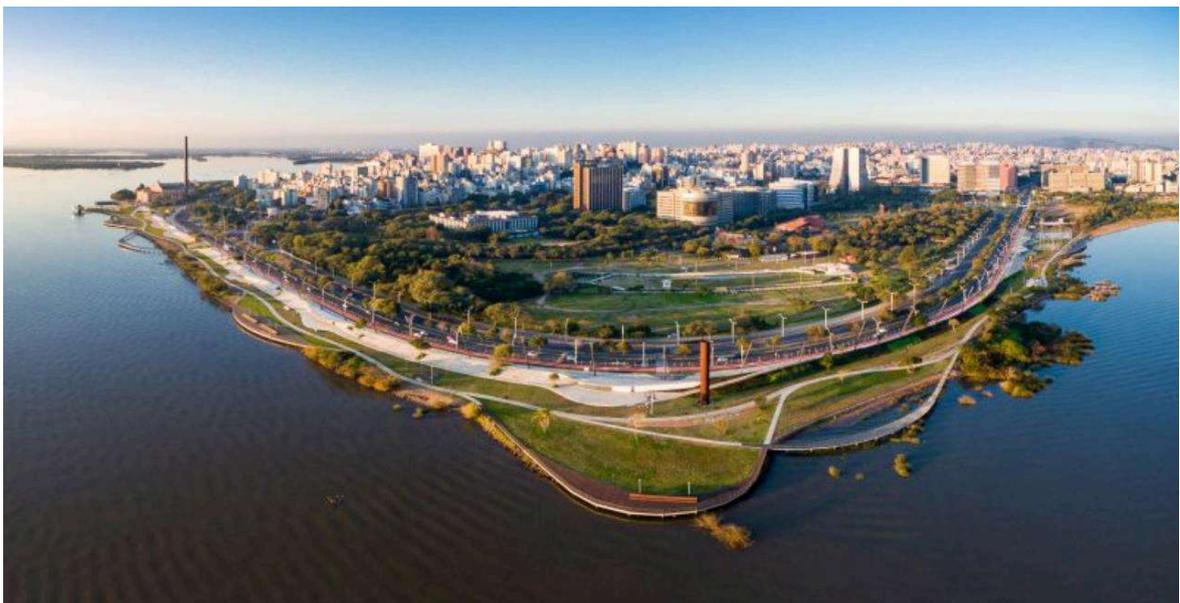


Figura 5 - Primeira fase da revitalização da orla do Guaíba, concluída em junho de 2018. Foto: Omar Freitas/Agência RBS | Zero Hora.

Para enfrentar esses desafios, é essencial adotar uma abordagem de planejamento urbano inclusiva e participativa. Isso requer a mobilização de diferentes atores sociais, incluindo moradores, organizações da sociedade civil e gestores públicos, para garantir que as decisões sobre o uso e a gestão das orlas reflitam os interesses coletivos. Soluções eficazes podem incluir a criação de parques públicos, calçadas, ciclovias e áreas de convivência que promovam uma relação harmoniosa entre o ambiente natural e o urbano, fomentando a interação social e o acesso universal.

Além disso, políticas públicas específicas devem ser implementadas para proteger as orlas urbanas de intervenções predatórias e assegurar sua sustentabilidade ambiental. Ações como a preservação da vegetação nativa, o monitoramento da qualidade da água, o controle rigoroso do uso do solo e a conscientização da população são indispensáveis para evitar a degradação ambiental e preservar a biodiversidade dessas áreas.

Investir nas orlas urbanas não apenas fortalece a identidade local, mas também impulsiona o turismo, melhora a qualidade de vida da população e promove uma convivência mais equilibrada entre o ser humano e a natureza. Esses espaços têm o potencial de se tornar pontos de encontro vibrantes, ideais para atividades recreativas, prática de esportes, caminhadas e contemplação da paisagem, além de oferecerem acesso à biodiversidade e às belezas cênicas que as águas e suas margens proporcionam.

Um exemplo emblemático desse cenário é Porto Alegre, onde a Orla do Lago Guaíba se tornou um dos principais territórios em disputa. A área, que possui grande valor ambiental, cultural e paisagístico, tem sido impactada por grandes projetos urbanos voltados para a exploração do solo, frequentemente priorizando interesses econômicos e políticos em detrimento das necessidades da população local. Essa dinâmica reflete conflitos relacionados à gentrificação, à exclusão social e à privatização de espaços públicos, agravando desigualdades, restringindo o acesso a áreas essenciais e comprometendo a sustentabilidade ambiental.

Portanto, é fundamental reconhecer a importância estratégica das orlas urbanas e adotar um planejamento que priorize o interesse público. Esses espaços

devem ser mantidos acessíveis, sustentáveis e promover uma integração harmoniosa com a vida urbana, a fim de contribuir para o equilíbrio e a justiça social nas cidades. O intuito deste estudo é explorar questões relevantes e fornecer subsídios para o desenvolvimento dessas áreas, considerando sua relevância para o bem-estar coletivo e para o aprimoramento do planejamento urbano, de modo a garantir sua valorização a longo prazo.

## **2.2. Bordas**

Caminhografar uma borda urbana, é mapear uma área de transição e indefinição, localizado entre dois elementos distintos. Nesse espaço, ocorrem conflitos e resistência entre paradigmas diferentes, uma vez que representa uma ruptura na malha urbana, conectando o ambiente construído ao ambiente natural. A utilização do termo "borda" nesta pesquisa, deriva da reflexão proposta por Fuão (2019), que sugere que a borda permite um "*trans borda mento*", uma ação de ir além dos limites estabelecidos.

Para Fernando Fuão (2019), o conceito de bordas refere-se a espaços de transição e indefinição presentes em todas as coisas, caracterizados não por limites precisos, mas por zonas de transição entre uma coisa e outra. Destaca-se a importância de compreender as bordas do tempo, que representam momentos em que podemos nos ver fora de nós mesmos e perceber nossa condição como seres no mundo, e relação entre as bordas e a natureza, tendo em vista, a experiência de contemplar a natureza e sentir sua insignificância. Se faz a reflexão sobre uso dos mapas e fronteiras que fragmentam e limitam a percepção do mundo. A ideia de que as bordas são espaços de continuidade e simultaneidade, onde o paradoxo do início, meio e fim pode ser percebido.

Dentro do ambiente citadino, a borda é facilmente identificada como uma região predominantemente linear, um espaço que ao ser trilhado, traz uma sensação de estar em uma área distinta. Essa delimitação é estabelecida pelos elementos que

a cercam, representando o limite ou a margem de algo. Michel Agier (2011), ressalta a importância de direcionar nosso olhar à cidade a partir de suas margens, pois são locais que possuem um potencial significativo de hibridização e onde emergem relações de identidade marcantes, configurando assim espaços de fronteira internos dentro do próprio contexto urbano.

As bordas, limites, interfaces, fronteiras, podem ser caracterizadas pela sua natureza resiliente e adaptável. Nesses espaços, a natureza retoma o seu curso e uma variedade de plantas, animais e microorganismos começa a se estabelecer. A terceira paisagem descrita por Clement (2007), é um exemplo de como a natureza pode se adaptar e prosperar mesmo em ambientes urbanos altamente modificados pelo homem. Ela representa uma oportunidade para a coexistência harmoniosa entre a natureza e a sociedade. Além disso, também pode ser vista como um convite à reflexão sobre o nosso papel como seres humanos na criação e manutenção do ambiente ao nosso redor. Ela nos lembra da importância de preservar e valorizar a diversidade natural, mesmo nos espaços mais inesperados, e sua riqueza é frequentemente superior à dos espaços que separam (Clement, 2007, p.46).

A experiência de desnortamento em espaços urbanos é intensificada pela constante mutabilidade da paisagem, que se transforma conforme nos deslocamos pela cidade. A sensação de estar em múltiplas bordas, espessas e sempre em movimento, é um reflexo da heterogeneidade dessas fronteiras urbanas, que mesclam áreas formais e informais, urbanas e naturais. As bordas urbanas funcionam como lugares simbólicos de concentração e dispersão, capazes de provocar reações e de revelar a pluralidade da vida urbana. Essas transições entre diferentes espaços urbanos são carregadas de continuidades e rupturas, compondo uma experiência complexa e multifacetada do ambiente.

Essa vivência de percurso, entrelaçada com a experiência de atravessar as bordas, define uma experiência existencial para o cidadão nômade da cidade contemporânea, que se identifica com a fluidez e indefinição desses espaços. Nas cidades reticuladas, esses territórios de borda, em particular, são os responsáveis por gerar a experiência de se perder, oferecendo ao indivíduo a oportunidade de se

confrontar com o desconhecido, o ambíguo e o transitório, elementos que caracterizam a modernidade urbana e a subjetividade de seus habitantes.

### **2.3. Barreiras**

A dinâmica espacial do trecho em questão, caracterizada pela presença de barreiras urbanas, revela de que maneira essas discontinuidades estruturais influenciam e moldam a organização da cidade. Tais barreiras podem ter origens naturais, como o lago Guaíba, ou antrópicas, resultantes principalmente de elementos do sistema de transporte, como os trilhos ferroviários, ou ainda de intervenções urbanas, como o muro da Mauá, construído para proteção contra enchentes. Esses obstáculos impactam de forma significativa as trajetórias analisadas neste estudo, além de interferirem na configuração urbana, com consequências que merecem ser investigadas.

O Guaíba, um imenso corpo hídrico de grande relevância para Porto Alegre, exerce uma poderosa influência sobre as paisagens ao seu redor, impactando diretamente a vida das comunidades nas suas margens. Este lago, que vai além de sua função como curso fluvial, atua como uma barreira natural que, ao mesmo tempo, separa e conecta diferentes áreas da cidade. Sua presença não apenas divide ecossistemas distintos, como também cria microclimas nas suas margens, tornando-se um importante ponto de encontro de fauna e flora local. O Guaíba, com suas águas em constante movimento, apresenta desafios para o uso sustentável de seus recursos, como no caso da poluição e das dificuldades para o atravessamento. Contudo, também representa uma oportunidade para desenvolver soluções criativas que permitam o aproveitamento equilibrado de suas potencialidades, como um espaço de convivência e preservação ambiental.

As obras do Trensurb, concluídas em março de 1985, contribuíram para um isolamento ainda maior da área que circunda o Guaíba, desconectando-a do restante da cidade. Durante algum tempo, até o final dos anos 1990, a população de

Porto Alegre teve acesso à região por meio de um caminho que conduzia ao cais, permitindo um contato direto com a beira do lago e, conseqüentemente, com a praça Edgar Schneider. No entanto, essa oportunidade foi interrompida com o encerramento das atividades portuárias e a restrição do acesso ao local. Desde então, a praça, as docas e os armazéns do cais permanecem inativos, negligenciados e inacessíveis à população.

O muro da Mauá, erguido em 1974 como parte de um sistema de proteção contra as enchentes que assolam a capital gaúcha, tornou-se uma barreira física de grande impacto para a relação entre os pedestres e a beira do Guaíba. Com seis metros de altura, sendo três metros abaixo do solo e três metros acima dele, o muro se tornou um dos maiores obstáculos para o acesso ao lago, dificultando a conexão entre a cidade e a área ribeirinha. Ao longo dos anos, a cidade se expandiu em direção ao interior, e, com isso, surgiram outras barreiras que afastaram a população de uma parte essencial da sua história e do seu patrimônio, tornando-a esquecida por mais de 30 anos.



Figura 6 - Barreiras entre os dois lados. Muro da Mauá e armazéns do cais. Fonte: Autora, 2023.

Além das barreiras físicas, existem também barreiras subjetivas que contribuem para a construção de cidades desiguais e excludentes. Frequentemente, o planejamento urbano é realizado de forma excludente, por grupos homogêneos, majoritariamente compostos por homens brancos, sem levar em consideração a diversidade da sociedade ou a participação da população. Esse distanciamento das realidades e necessidades das minorias resulta em cidades que não são acessíveis nem inclusivas para todos.

As barreiras físicas, como a falta de infraestrutura adequada para pedestres, dificultam a mobilidade urbana, especialmente a mobilidade das mulheres. Já as barreiras sociais se manifestam, por exemplo, no receio de circular por certos espaços durante a noite ou na limitação de acesso a determinados locais públicos. As barreiras simbólicas, por sua vez, se refletem nos anúncios publicitários, que frequentemente perpetuam estereótipos sexistas, racistas ou homofóbicos, evidenciando a falta de representatividade e de inclusão nas decisões sobre o espaço urbano.

Portanto, é essencial que o planejamento urbano seja repensado de maneira a superar essas barreiras, levando em consideração os impactos ambientais e sociais, e buscando soluções que integrem a conectividade com a preservação ambiental e a inclusão social. Para isso, é necessário compreender a natureza e a função dessas barreiras, tanto no contexto humano quanto no natural, a fim de garantir um desenvolvimento sustentável e equilibrado para a cidade, que respeite a diversidade e as necessidades de todos os seus habitantes.

## **2.4. Abandonos**

A existência de espaços abandonados nas cidades desperta diferentes percepções e sentimentos. Esses locais, que outrora foram pulsantes e repletos de vida, agora encontram-se em estado de desuso e negligência, carregando consigo uma carga simbólica e espacial significativa. Nesse contexto, exploraremos a ideia de lugares abandonados, como o Cais Mauá, o anfiteatro pôr do sol e alguns vazios urbanos encontrados no percurso estudado. Através dessa reflexão, podemos investigar o potencial transformador desses espaços, desafiando as convenções arquitetônicas e urbanísticas estabelecidas e abrindo caminho para novas experiências e significados.

O abandono, seja na forma de negligência ou de estar à margem das normas estabelecidas, é um estado que traz consigo uma sensação tangível de vazio. Os espaços abandonados se transformam em testemunhas silenciosas de um passado

que já não está presente, e é nesse silêncio que reside uma presença poderosa. O papel do silêncio como elemento que contribui para a carga simbólica desses lugares é destacado por Eduardo Rocha (2008), provocando reflexões sobre a transitoriedade da vida e as transformações que ocorrem ao longo do tempo. Além disso, o abandono pode ser visto não apenas como uma questão de negligência, mas também como uma posição de liberdade e resistência: Quando pensamos e observamos algo abandonado, é necessário que utilizemos nossa imaginação simbólica e espacial. (Rocha, 2018).

A análise sobre os elementos que envolvem a transformação e o abandono, de acordo com Bettega (2018), ressalta que muitos edifícios históricos representativos do passado encontram-se em completo estado de negligência. O passar do tempo estabelece um diálogo entre o passado e o presente, provocando uma profunda reflexão. Os espaços abandonados convidam a considerar diferentes recursos e possibilidades nos domínios da estética, ética, política, poética e, especialmente, das práticas educacionais. Essas ações contribuem para o desenvolvimento cultural e possibilitam outras transformações na relação com a cidade e a memória.

Os espaços abandonados encontram-se à margem das regras e normas estabelecidas pela sociedade, o que permite que sejam reinventados e reinterpretados de maneiras não convencionais. A intervenção do arquiteto nesses espaços é vista como um ato de ilusão, desvio e desmaterialização. O arquiteto tem a oportunidade de criar ilusões de vida e movimento, transformando a percepção do espaço abandonado. Ao desviar-se das expectativas convencionais, o desafia as limitações impostas pelo contexto abandonado e explora novas formas de expressão arquitetônica. Conforme Rocha (2010, p. 123), as ruínas e os espaços abandonados conservam seu poder evocador e simbólico, permitindo a reconstituição de um passado e a imaginação.

A transformação dos espaços abandonados em cenários de experiências e encontros gera um contraste provocativo entre o passado e o presente. Essa abordagem desafia a ideia de que esses espaços são apenas vestígios do passado,

revelando que eles podem ser reativados e reinventados. Os espaços abandonados possuem um potencial único para serem revitalizados e reimaginados, promovendo uma conexão entre a história e o presente. Ao explorar novas possibilidades de experiência e significado, esses espaços abandonados podem se tornar elementos-chave na construção de uma identidade urbana dinâmica e vibrante. A carga simbólica destes abandonos, muitas vezes, pode conferir mais identidade e autenticidade a um edifício que um projeto de restauro. (Rocha, 2010).

No entanto, a valorização e preservação do patrimônio arquitetônico ainda são desafios a serem enfrentados. A falta de conhecimento da população sobre a importância da preservação do patrimônio arquitetônico representa um risco para a identidade cultural das cidades. A preservação vai além da proteção das edificações, pois envolve a manutenção da conexão com o passado e a preservação da memória coletiva. O patrimônio arquitetônico é um elemento fundamental na construção do sentimento de pertencimento das pessoas aos lugares, fortalecendo a identidade e o senso de comunidade. A memória urbana, expressa pelos espaços abandonados e pelo patrimônio arquitetônico, constitui a identidade das cidades. Preservar o patrimônio é preservar as raízes culturais e manter a singularidade e peculiaridade dos espaços urbanos. Além disso, a preservação do patrimônio contribui para a construção da cidadania e para a consciência histórica e cultural das gerações futuras.

(...) considerar a complexidade de tempos, através das sobrevivências, das emergências de outros tempos, das reminiscências, dos excessos, das sobras e os restos de tempos distintos que sobrevivem, ou ganham uma sobrevida, em outros tempos, ou seja, que vivem além do próprio tempo, ou ainda, através daquilo que se mantém vivo na memória. (Jacques et. al, 2017, p.296).

Em síntese, a arquitetura do abandono revela o potencial transformador dos espaços esquecidos. Esses locais carregados de carga simbólica e espacial, podem ser reinventados e reativados, desafiando as convenções arquitetônicas e proporcionando novas experiências e significados. A intervenção nesses espaços é um ato de desvio e desmaterialização, permitindo a criação de ilusões e a

transformação da percepção do ambiente abandonado. No entanto, é imprescindível que a sociedade reconheça a importância da preservação do patrimônio arquitetônico, pois ele constitui a identidade cultural das cidades e fortalece o sentimento de pertencimento das pessoas aos lugares. A preservação do patrimônio é um compromisso com a memória coletiva e uma forma de garantir que as gerações futuras possam compreender e apreciar a riqueza histórica e cultural que esses espaços representam.

Os mundos existem pela construção de sentidos que acoplamos ao real – através da construção de formas simbólicas, que são o alfabeto da escrita no mundo. A educação é uma forma de construir mundos. A educação contra o esquecimento deve partir do acontecimento maximamente concreto – aquele no qual um indivíduo transporta todos os humanos. Dar expressão aos abandonos, ao sangue da ferida da cidade contemporânea. (Rocha, 2010, p.362).

Portanto, a preservação do patrimônio arquitetônico por meio da reutilização e transformação de espaços abandonados é um desafio significativo, mas recompensador. Ao ressignificar esses lugares, explorando sua carga simbólica e espacial, é possível criar ambientes que valorizam a história e, ao mesmo tempo, dialogam com o presente. A intervenção humana em espaços abandonados oferece a oportunidade de repensar o uso do espaço urbano, reinventar a relação com a memória e promover a transformação social e cultural. É através dessas ações que podemos entender a dinâmica desses espaços, com intuito de preservar nosso patrimônio arquitetônico, mantendo viva a história e construindo um futuro mais inclusivo e resiliente.

## 2.5. Domesticação

O espaço urbano público é geralmente definido como áreas de acesso aberto e livre, que são destinadas ao uso e desfrute de todos os membros da comunidade. Praças, parques, ruas e calçadas são exemplos clássicos de espaços públicos urbanos. Esses locais desempenham um papel essencial na promoção da coesão social, na criação de identidade local e na facilitação da interação social. Eles fornecem espaços de encontro, lazer e expressão cultural, nos quais as pessoas podem se reunir, interagir e compartilhar experiências.

O espaço urbano privado é composto por propriedades e áreas restritas, controladas por indivíduos ou entidades privadas. Exemplos disso incluem edifícios comerciais, shoppings, condomínios residenciais e áreas privadas dentro de espaços públicos. Esses locais são projetados para atender às necessidades e interesses de grupos específicos, frequentemente com restrições de acesso e uso. No entanto, a linha que separa o espaço público do privado nem sempre é clara e pode ser bastante fluida. Em muitas cidades, a privatização de espaços públicos tem se intensificado, e em Porto Alegre, na área abordada por este estudo, não é diferente. Por exemplo, empresas e investidores podem financiar a construção ou renovação de praças e parques em troca de publicidade ou benefícios exclusivos, resultando em espaços que, embora aparente ser públicos, na verdade são controlados e regulados por interesses privados.

Essa mistura de público e privado no espaço urbano pode gerar tanto benefícios quanto desafios. Por um lado, a participação do setor privado pode trazer investimentos, inovação e manutenção adequada de espaços públicos. Além disso, a criação de espaços privados de qualidade pode adicionar variedade e atratividade à cidade. Por outro lado, a privatização excessiva do espaço público pode levar à exclusão social, à segregação e à perda de identidade comunitária. A comercialização desenfreada dos espaços públicos pode limitar o acesso e restringir o uso por parte da população em geral, resultando na perda de um recurso valioso para o bem-estar coletivo. Diante desses desafios, é essencial buscar um equilíbrio adequado entre os interesses públicos e privados no espaço urbano. A promoção de

políticas urbanas inclusivas, a participação da comunidade e a regulamentação eficaz podem ajudar a garantir que os espaços públicos permaneçam verdadeiramente abertos, acessíveis e benéficos para todos.

A antropologia urbana surge como um campo de estudo fundamental para compreender essas mudanças e suas implicações para a construção da cidadania. Nesse contexto, é crucial refletir sobre a importância da luta pelo espaço público como forma de promover cidades mais justas e inclusivas. Neste item, discutiremos a relevância da antropologia urbana nesse processo de privatização do espaço público, destacando a necessidade de repensar as políticas urbanas para garantir acesso igualitário aos espaços públicos e reconhecer a diversidade de práticas e apropriações que podem enriquecer a vida urbana.

A antropologia urbana, por meio de suas teorias e metodologias, oferece uma perspectiva crítica e reflexiva sobre as dinâmicas das cidades contemporâneas. Ao estudar fenômenos como as transformações decorrentes da desindustrialização e das mudanças nas dinâmicas dos centros históricos, o estudo nos permite compreender as relações complexas entre os espaços urbanos e a construção da cidadania. Um exemplo dessa relação pode ser observado na região central de Porto Alegre, onde a desindustrialização e as mudanças econômicas resultaram em um esvaziamento gradual do espaço público, tornando o centro histórico "sem vida".

Nesse contexto, a antropologia urbana nos ajuda a compreender as implicações dessa transformação e a buscar soluções para revitalizar esses espaços, visando um melhor aproveitamento como espaço público. Gilberto Velho (1982) aborda o conceito de sociedades complexas, e examina as transformações sociais nas cidades modernas, com ênfase nas dinâmicas sociais, nas identidades e nas mudanças culturais que ocorrem nessas sociedades, destacando como esses fenômenos influenciam as interações sociais e a vida cotidiana nas cidades.

Além disso, a antropologia contribui para analisar as diferentes escalas de espaço-tempo na compreensão da cidade. Um estudo sobre a cidade de Salvador, por exemplo, revela o caráter turístico da região e as estratégias de espetacularização e museificação do espaço como formas de transformação urbana.

É importante ressaltar que essa compreensão da cidade ocorre em um local extremamente turístico, icônico e de grande visibilidade, que tem recebido repetidos investimentos públicos e privados visando torná-lo ainda mais *espetacularizado* (JACQUES, 2010). A *museificação* e os processos de *patrimonialização*, que buscam congelar o tempo em um determinado momento, são utilizados como estratégias nessas transformações.

Esses processos revelam a disputa entre interesses públicos e privados na configuração do espaço público e suas consequências para o compartilhamento e a democratização da cidade. A lógica que rege o espaço público neoliberal e a sociabilidade urbana, também é um aspecto fundamental a ser considerado. Embora a apropriação privada do espaço público possa ter aspectos positivos, como a inclusão social e o fortalecimento da autoestima dos cidadãos, ela também pode contribuir para a segregação social e espacial. É necessário repensar o espaço público como um direito fundamental, garantindo o acesso igualitário e o pleno exercício da cidadania por parte de todos os cidadãos.

A mercantilização e a privatização do espaço público são questões relevantes que devem ser abordadas. A cidade vista como uma mercadoria, no contexto do neoliberalismo, resulta em uma competição entre cidades para atrair investimentos e turistas. No entanto, essa abordagem pode subordinar o espaço público aos interesses do mercado, causando exclusão social e perda de direitos. A apropriação privada desses espaços, impõe restrições e limitando o acesso, pode restringir a vivência nas cidades, afetando a cidadania e senso de pertencimento.

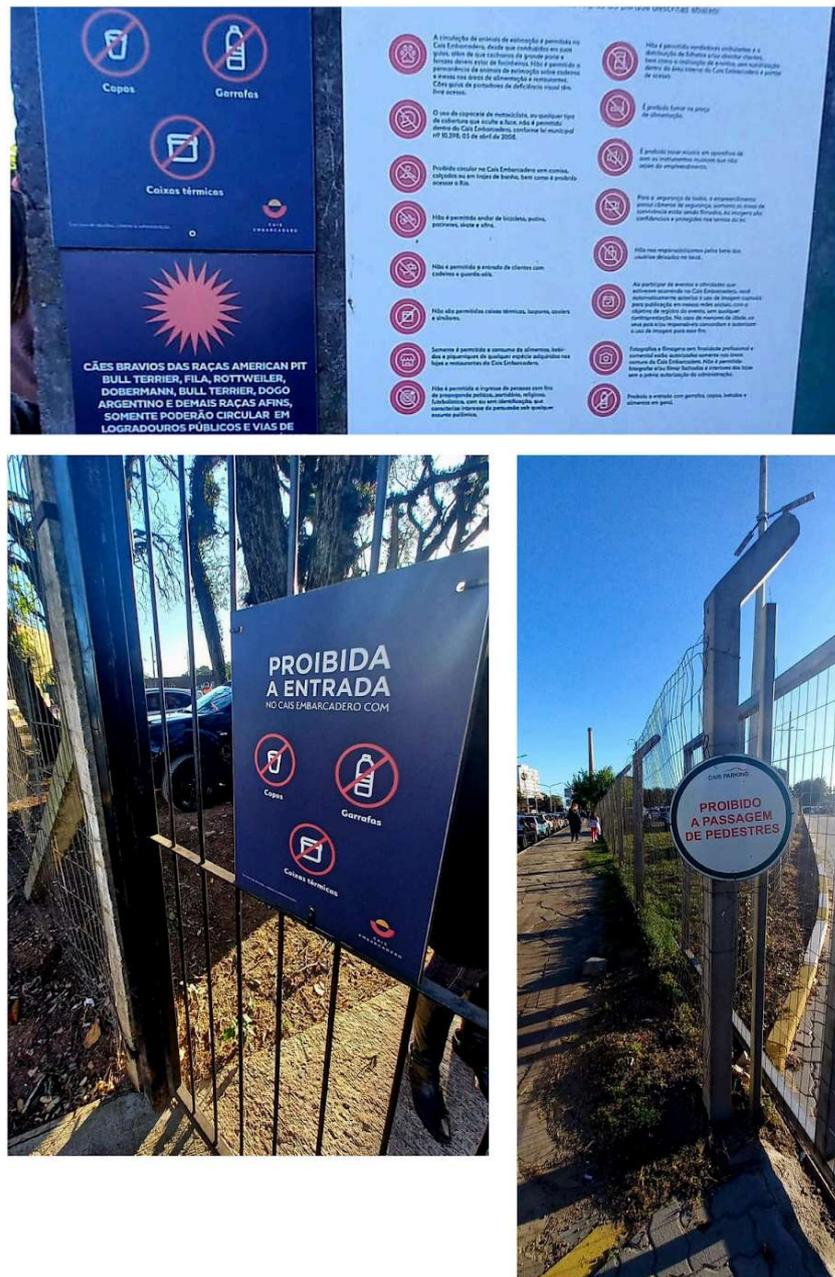


Figura 7 - Proibições. Placas informativas Cais embarcadero. Fonte: Autora, 2023.

No trecho analisado, discute-se a criação dos espaços urbanos como o Embarcadero e o Parque Pontal, estabelecidos por empresas privadas que ocuparam estrategicamente uma região visando o atrativo do consumo. Além disso, há especulações sobre a possível privatização do Cais Mauá, seguindo a mesma

lógica. O Cais Embarcadero é um complexo de lazer e gastronomia situado às margens do Guaíba. Inaugurado em maio de 2021, ocupa uma área de aproximadamente 19 mil metros quadrados entre o Cais Mauá e a Usina do Gasômetro. O espaço oferece diversas opções de entretenimento, incluindo restaurantes, lojas e áreas para eventos culturais, proporcionando uma vista privilegiada do rio e do pôr do sol característico da cidade. O Parque Pontal está localizado na área anteriormente ocupada pelo Estaleiro Só, com uma extensão de 29 mil metros quadrados, e foi desenvolvido como uma contrapartida legal à comunidade. O espaço integra um shopping center, hotel, centro de eventos, salas comerciais e consultórios médicos. Ambos os locais tornaram-se pontos de encontro populares para moradores e visitantes, oferecendo espaços de convivência que valorizam a relação da cidade com o Guaíba.

Essas empresas se apropriaram desses espaços, implementaram regras de uso e projetaram um ambiente que resulta em segregação social, excluindo determinados grupos da população e promovendo uma divisão no desenho do espaço que favorece o consumo, ao mesmo tempo em que restringe o acesso de certos públicos. A instalação dessas estruturas trouxe maior visibilidade para a área, que durante décadas permaneceu desconhecida pela maioria dos habitantes da cidade. No entanto, é importante questionar quais são os custos que a cidade suporta com essas transformações. A visibilidade conferida a esses locais contrasta com a invisibilidade imposta aos olhos do cidadão comum, uma vez que muros e cercas ocultam uma parte significativa da cidade da grande maioria da população.

No contexto de Porto Alegre, existe uma discussão sobre a presença de um fenômeno que o autor Fuão (2023) descreve como uma forma de *domesticação* promovida pelo poder público. Esse conceito refere-se ao controle exercido sobre determinadas áreas da cidade, envolvendo aspectos como vida cotidiana, moradia, trabalho, lazer, mobilidade e até mesmo a forma como as pessoas se locomovem.

Essa domesticação parece estar direcionada a favorecer interesses específicos em detrimento do bem-estar da população em geral. Nesse processo, ocorre uma seleção do que é considerado lucrativo e atrativo para os investidores, enquanto se exclui o que não traz benefícios financeiros imediatos. O resultado

disso é uma espécie de higienização intencional de certas áreas da cidade, onde se vende a ideia de progresso, mas que, na realidade, acaba por excluir e marginalizar parte da população. Esse tipo de abordagem pode ser visto como uma estratégia que prioriza os interesses do capital em detrimento do bem-estar e da diversidade da comunidade local.

A ideia de uma domesticação da cidade, como bem aborda Fuão (2023), refere-se ao processo pelo qual a cidade se torna um espaço controlado, onde diversos aspectos da vida humana são moldados. Essa domesticação abrange áreas como a casa, o trabalho, o lazer, a mobilidade e até mesmo a forma como as pessoas caminham. O conceito implica um controle sobre a vida cotidiana e a maneira como os cidadãos interagem com o espaço urbano. Esse controle muitas vezes favorece interesses específicos, como os de investidores, em detrimento do bem-estar coletivo. Nesse processo, há uma seleção do que é considerado lucrativo e atrativo para esses investidores, enquanto aspectos da cidade que não geram benefícios financeiros imediatos acabam sendo negligenciados ou excluídos.

Para Michel Foucault (1987, 1990), a disciplina é um mecanismo que transforma corpos em instrumentos úteis e submissos, moldados por técnicas e regras que regulam comportamentos dentro de diversas instituições sociais, como escolas, fábricas, hospitais e prisões. Essa dinâmica também pode ser observada em espaços modernos, como shoppings e museus, onde o controle constante e a vigilância são elementos centrais para criar um ambiente de docilidade. Esses locais disciplinam os indivíduos através de dispositivos de vigilância, como câmeras ou supervisores, criando ambientes altamente controlados e apáticos, onde a espontaneidade é minimizada.

Mas o corpo está também diretamente mergulhado num campo político; as relações de poder operam sobre ele um efeito imediato; investem-no, marcam-no, controlam-no, supliciam-no, sujeitam-no a trabalhos, obrigam-no a cerimônias, exigem-lhe sinais. Este investimento político do corpo está ligado, segundo relações complexas e recíprocas, à sua utilização econômica; em boa parte, é como força de produção que o corpo é investido de relações de poder e de domínio; mas, em contrapartida, a sua constituição como força de trabalho só é possível se estiver integrado num sistema de

sujeição (em que a necessidade é também um instrumento político cuidadosamente organizado, calculado e utilizado); o corpo só se torna força útil se for simultaneamente corpo produtivo e corpo submetido. Esta sujeição não é obtida apenas pelos instrumentos da violência ou da ideologia; pode muito bem ser direta, física, usar a força contra a força, incidir sobre elementos materiais e, porém, não ser violenta; pode ser calculada, organizada, tecnicamente refletida; pode ser sutil, não recorrer a armas nem ao terror e, porém, ser de ordem física (Foucault, 1987, p. 26).

Outro aspecto destacado por Foucault (1987, 1990) é a hierarquia, que organiza as instituições disciplinares ao estabelecer relações de poder entre superiores e subordinados, garantindo a manutenção da ordem. Além disso, ele enfatiza o papel da normalização, um processo que impõe padrões de comportamento como regras habituais, reforçando a disciplina e moldando a conduta dos indivíduos ao longo do tempo. Esses elementos – vigilância, hierarquia e normalização – são fundamentais para a produção de corpos dóceis, essenciais à funcionalidade das instituições modernas.

Diante desse cenário apresentado, a reflexão sobre o espaço urbano e sua relação com os interesses privados e públicos nos desafia a repensar a cidade não apenas como um local de consumo, mas como um território coletivo, acessível e inclusivo para todos. A privatização crescente de espaços públicos e a domesticação das áreas urbanas resultam em processos que restringem o acesso, fragmentam a sociabilidade e excluem determinadas parcelas da população. Ao aplicar a perspectiva crítica da antropologia urbana e as ideias de teóricos como Foucault, é possível perceber como as dinâmicas de poder e controle moldam o comportamento dos cidadãos e a vivência cotidiana nas cidades. Portanto, é urgente buscar um equilíbrio entre o direito ao espaço público e a necessidade de um urbanismo mais justo, que garanta a diversidade, a participação comunitária e o pleno exercício da cidadania, preservando a cidade como um bem comum e um espaço de convivência democrática.

## 2.6. Urbanismo do Espetáculo

Em grande parte das cidades brasileiras, no final do século XX e início do século XXI, foram marcadas por intensas mudanças econômicas, políticas e sociais na cidade, conseqüentemente, influenciou nos modelos de produção e expansão das cidades. A partir dos anos 2000, em Porto Alegre, essas mudanças aparecem de maneira mais intensa, houve uma orientação do planejamento urbano para acelerar a apropriação privada do espaço urbano, em consonância com os processos de financeirização mundial do capitalismo e com a inflexão ultraliberal das políticas no Brasil a partir de 2016 (Ribeiro, 2020).

A Orla do Guaíba, em particular, tornou-se uma peça central nesse processo de acumulação capitalista, impulsionando o projeto mercadológico de *marketing* da cidade. Essa transformação radical está ligada à busca por uma ordem urbana justa, democrática e sustentável, representada pelo conceito do direito à cidade (Lefebvre, 2009). No entanto, as rápidas mudanças na urbanização da cidade refletem a implementação de um novo regime urbano, caracterizado pela valorização capital do espaço e pela dominação da coalizão interessada nesse processo.

No contexto atual de desenvolvimento urbano, a gestão das cidades começa a se assemelhar à gestão empresarial privada, com o Estado assumindo um papel subsidiário em relação aos mercados. As transformações urbanas são acompanhadas por uma tentativa de suprimir a dissidência crítica e a diversidade social e política, com o objetivo de impor uma ideologia de crescimento e desenvolvimento. Nesse cenário, o poder público atua como impulsionador de uma coalizão pró-crescimento, priorizando a expansão territorial da cidade em vez de buscar uma integração sustentável e equilibrada.



Figura 8 - Pontal do Estaleiro. Fonte: Melnick Even (Divulgação). Disponível em: <https://melnick.com.br/pontal/>. Acesso em: 20 de maio de 2023.

O modelo neoliberal de urbanismo visa valorizar um determinado território, principalmente através da atuação de agentes privados e de regulamentações (ou falta delas). Um exemplo controverso é o empreendimento do Pontal na antiga área do Estaleiro Só, que provocou um plebiscito para decidir sobre a construção de residências na Orla do Guaíba, mas acabou sendo vetado. Contrariamente ao que se propagandeia, a ocupação atual da Orla não beneficia igualmente toda a população. As formas de privatização adotadas baseiam-se na mercantilização do espaço, o que resulta em desigualdades socioespaciais, acesso privilegiado aos recursos naturais comuns e aumento da degradação ambiental, características frequentes no contexto urbano brasileiro.

Além do projeto do Estaleiro do Pontal, figura 8, o Cais Mauá, Figura 9, está ameaçado, seguindo este mesmo modelo de privatização. A implementação desses

projetos vem acompanhada pela negação do debate público, estigmatização dos atores envolvidos e enfraquecimento ou supressão da participação coletiva. No entanto, há resistências que propõem um modelo alternativo de desenvolvimento urbano, orientado para uma relação socialmente equilibrada e ambientalmente sustentável entre a cidade e a Orla do Guaíba, como o “Coletivo Cais Cultural Já”<sup>9</sup> e a equipe do Projeto de Extensão “Ocupação Cais Mauá Cultural”<sup>10</sup> da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Os fatores dinâmicos da paisagem urbana são os mecanismos da sociedade urbana local. Desse modo, há a necessidade de compreender a sociedade urbana e a variação dos diferentes grupos locais como agentes na participação do processo decisório, o que afeta a paisagem urbana, cuja identidade é o reflexo da sociedade urbana local. (COSTA; NETTO, 2015, p. 33).



Figura 9 - Projeto Cais Mauá. Fonte: Consórcio Revitaliza (Divulgação). Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2021/11/25/projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua-e-a-presentado-em-porto-alegre-veja-imagens.ghtml>. Acesso em: 20 de maio de 2023.

<sup>9</sup> Ver mais em: <https://www.instagram.com/caisculturalja/>

<sup>10</sup> Ver mais em: <https://propostacaisdoportoalegre.blogspot.com/>

As práticas de privatização territorial adotadas atualmente têm como base a mercantilização das relações com o espaço, resultando em profundas desigualdades socioespaciais e acesso privilegiado ao patrimônio natural compartilhado. David Harvey (2013) contribui de forma significativa para os estudos urbanos, ao enfatizar a importância de compreender as diversas sociedades históricas e suas aspirações em relação à cidade. Ele destaca que a cidade não é apenas um espaço físico, mas também um ambiente que reflete diferentes vínculos sociais, relações com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos. Sua abordagem crítica busca analisar as desigualdades espaciais e os processos de urbanização dentro do contexto mais amplo do capitalismo, incentivando uma compreensão holística do direito à cidade.

Um fenômeno relevante no contexto urbano atual é a espetacularização das cidades. De acordo com Debord (1997), a sociedade contemporânea é marcada pela predominância do espetáculo, que implica na supremacia das imagens e representações, resultando em uma alienação dos indivíduos, tornando-os passivos e reforçando as relações de poder já estabelecidas. Autores mais recentes, como Jacques (2008), seguem explorando esse fenômeno, observando que as cidades estão sendo cada vez mais moldadas como cenários destinados ao entretenimento, ao consumo e à produção de imagens impressionantes. Contudo, essa lógica de espetáculo e consumo pode desencadear problemas como a exclusão social, a gentrificação, a perda da identidade dos espaços públicos tradicionais e a fragmentação das cidades em áreas segregadas.

Além disso, a busca pela espetacularização muitas vezes coloca a lógica do lucro acima das reais necessidades e dos interesses da população local. Essa tendência de homogeneização e busca por espetáculo se reflete também em projetos urbanos contemporâneos, como os condomínios fechados, onde as características locais e a diversidade dos projetos têm sido progressivamente negligenciadas. Nesse cenário, a subjetividade emerge como uma chave importante para repensar as relações sociais e urbanas, abrindo espaço para novas formas de convivência e para a valorização das experiências locais e das identidades comunitárias.

## 2.7. Vazios urbanos

Os vazios urbanos representam um desafio e uma oportunidade no planejamento das cidades contemporâneas. No trecho estudado, temos diversas áreas marcadas pela ausência de funções definidas ou pela desconexão do tecido urbano, esses espaços têm sido tradicionalmente vistos como lacunas a serem preenchidas. No entanto, abordagens como o *terrain vague*, de Ignasi de Solà-Morale (2002), e os *entre-lugares*, de Guatelli (2012), propõem uma revisão desse entendimento, reconhecendo o potencial desses espaços para reconfigurar a relação entre a cidade, seus habitantes e o ambiente.

O conceito de *terrain vague* foi desenvolvido pelo arquiteto e teórico francês Solà-Morales (2022) para falar sobre os terrenos intermediários entre a natureza e a cidade, onde a intervenção humana é limitada ou inexistente. Esses espaços podem evocar uma sensação de ambiguidade e incerteza, podendo ser considerados marginais ou limítrofes, mas também possuem um potencial criativo e adaptativo.

Solà-Morales (1995) introduziu o conceito de *terrain vague* para descrever terrenos abandonados, obsoletos ou em transição, localizados nas margens ou interstícios urbanos. Esses espaços, segundo o autor, são mais do que áreas inativas; eles funcionam como territórios de suspensão, onde o tempo desacelera e onde as marcas da atividade humana coexistem com processos naturais de regeneração. Para ele, o *terrain vague* desafia a lógica produtivista das cidades e carrega uma riqueza simbólica, permitindo múltiplas interpretações e usos: “Esses espaços, desprovidos de função, rejeitam a força normativa das dinâmicas urbanas e abrem-se a possibilidades criativas e disruptivas” (Solà-Morales, 1995).

Por sua vez, Guatelli (2012), ao desenvolver o conceito de *entre-lugares*, amplia a discussão ao destacar a dimensão relacional e processual desses espaços. Para ele, os *entre-lugares* são condições transitórias e adaptáveis, moldadas pelas interações entre seus usuários e o contexto social e temporal em que se inserem. Diferentemente do *terrain vague*, que se concentra na preservação da ambiguidade e da pausa temporal, os *entre-lugares* são entendidos como espaços em constante

transformação, onde o papel do arquiteto e urbanista é facilitar a viabilização do indefinido.

Embora os conceitos apresentem diferenças fundamentais, ambos convergem ao criticar a abordagem convencional que trata os vazios urbanos apenas como problemas a serem solucionados ou territórios a serem rapidamente absorvidos pela lógica funcional e mercadológica da cidade. O *terrain vague* enfatiza a preservação da ambiguidade e do potencial contemplativo, enquanto os *entre-lugares* sugerem que a flexibilidade projetual e a abertura ao inesperado devem guiar o planejamento urbano.



Figura 10 - Vazios urbanos na área de estudo. Fonte: Autora, 2023.

No contexto contemporâneo, essas ideias tornam-se especialmente relevantes. Cidades saturadas pela ocupação intensa de seus territórios enfrentam pressões para "preencher" cada vazio com usos produtivos, muitas vezes ignorando seu valor simbólico, histórico e ecológico. No entanto, como argumenta Solà-Morales (1995), os vazios urbanos representam oportunidades para

desacelerar e permitir que a cidade dialogue consigo mesma e com o ambiente, fora das urgências econômicas. Da mesma forma, Guatelli (2012) defende que os entre-lugares possibilitam a criação de espaços que refletem a pluralidade e a dinâmica das sociedades contemporâneas, permitindo que arquitetos projetem com vistas à transformação e adaptação.

Os vazios urbanos levantam questões éticas e políticas fundamentais que impactam diretamente a estrutura das áreas em que se encontram. No trecho analisado, na Orla do Guaíba, esses espaços são frequentemente apresentados como pontos de conexão entre projetos já consolidados, mas que, ao mesmo tempo, introduzem rupturas nos percursos e descontinuidades na malha urbanística. Nesse contexto, o conceito de *terrain vague* propõe que tais espaços sejam valorizados por seu potencial disruptivo e por sua capacidade de resistir às normativas e às pressões da urbanização tradicional. Em contrapartida, a perspectiva dos entre-lugares destaca a capacidade desses espaços de se transformarem, adaptando-se às necessidades e demandas da sociedade ao longo do tempo.

Os vazios urbanos, independentemente da abordagem adotada, representam um desafio às interpretações simplistas e utilitaristas. Esses espaços possuem um potencial singular para estimular novas formas de interação social, práticas ecológicas e experimentações arquitetônicas. Por isso, é fundamental discutir as características únicas que os definem. Mais do que áreas desocupadas, eles devem ser reconhecidos como territórios de pausa, criatividade e inovação. Como reflexos das dinâmicas e complexidades urbanas, os vazios urbanos não devem ser percebidos como meras lacunas no tecido da cidade, mas como oportunidades valiosas para ressignificar o papel do espaço na vida urbana, promovendo vivência, bem-estar e integração para aqueles que os experienciam.

## 2.8. Liso e Estriado

Gilles Deleuze e Félix Guattari, em sua obra *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia* (1997), introduzem o conceito do liso e estriado como uma forma de compreender as relações entre espaços, territórios e modos de organização. Essa dicotomia proposta pelos filósofos franceses busca analisar como as estruturas sociais, políticas e culturais se manifestam e se relacionam com a multiplicidade e a diferença. Neste item, exploraremos o conceito do liso e estriado, sua relevância e implicações para a compreensão das sociedades contemporâneas.

O conceito de liso e estriado, apresentado por Deleuze e Guattari (1997), descreve duas formas distintas de organização espacial e territorial. O estriado representa estruturas rígidas, hierárquicas e delimitadas, enquanto o liso caracteriza espaços abertos, fluidos e não hierárquicos. Essas duas dimensões coexistem e se interrelacionam continuamente, influenciando diversos aspectos da vida social, política e cultural.

No plano social, o estriado refere-se às estruturas institucionais, como governos, empresas, escolas e organizações hierárquicas. Esses espaços são delimitados por fronteiras e regulamentações, estabelecendo um sistema de controle e ordem. O estriado é marcado por divisões, divisões de classes, divisões de gênero, divisões étnicas, entre outras. Nele, a lógica do poder e da dominação prevalece, reforçando as desigualdades e limitando a liberdade individual.

Por outro lado, o liso representa espaços de fluxo, nos quais as fronteiras são menos definidas e as estruturas são mais flexíveis. Esses espaços podem ser encontrados em movimentos sociais, espaços virtuais, redes de comunicação e encontros espontâneos, trocas urbanas. No liso, há uma maior possibilidade de experimentação, multiplicidade e criação de novas formas de organização social. É uma dimensão onde a liberdade, a diversidade e a diferença são valorizadas.

É importante ressaltar que o liso não deve ser entendido como um ideal utópico, nem o estriado como algo totalmente negativo. Deleuze e Guattari (1997) argumentam que ambos são necessários para a existência e a dinâmica das

sociedades. No entanto, a ênfase é colocada na necessidade de se abrir espaço para o liso, de forma a contrabalançar as estruturas rígidas e opressivas do estriado.

O conceito do liso e estriado, oferece uma abordagem crítica e reflexiva para a análise das estruturas sociais e territoriais. Ele nos convida a repensar a relação entre poder, controle e liberdade, e a considerar a importância de espaços abertos, fluidos e não hierárquicos na construção de sociedades mais justas e igualitárias. Reconhecer a coexistência dessas duas dimensões e buscar uma maior abertura para o liso pode promover a criação de novas possibilidades e desafiar as limitações impostas pelo estriado, transformando nossa compreensão do mundo e a forma como nos relacionamos com ele.

Diante das reflexões apresentadas neste capítulo, fica evidente que as orlas urbanas desempenham um papel fundamental na estruturação das cidades e na qualidade de vida de seus habitantes. A relação entre a cidade e suas margens não se limita apenas ao aspecto físico, mas envolve dinâmicas sociais, econômicas e culturais que influenciam diretamente o desenvolvimento urbano.

A análise das *bordas*, conforme proposto por Fuão (2019), permite compreender esses espaços como zonas de transição e de potencial transformação. No caso de Porto Alegre, a Orla do Guaíba reflete claramente esse processo, evidenciado pelas *barreiras* naturais e antrópicas que impactam a relação da cidade com suas margens. O muro da Mauá, os trilhos do Trensurb e a privatização de espaços antes públicos são exemplos de como essas fronteiras se configuram e afetam o acesso da população ao ambiente ribeirinho.

Ao mesmo tempo, os vazios urbanos surgem como desafios e oportunidades dentro do planejamento urbano. A visão de Solà-Morales (1995) sobre o *terrain vague* e a abordagem de Guatelli (2012) sobre os *entre-lugares* mostram que esses espaços podem ser ressignificados, transformando-se em territórios de criatividade e novas possibilidades de uso. A necessidade de repensar a relação entre público e privado também se faz presente, principalmente em um contexto de crescente mercantilização dos espaços urbanos.

Por fim, as discussões trazidas por Deleuze e Guattari (1997) sobre o *liso* e o *estriado* contribuem para compreender as diferentes lógicas que regem o espaço

urbano. Enquanto o *estriado* representa a ordenação e o controle, o *liso* simboliza a fluidez e a liberdade, apontando para novas formas de apropriação e experiência da cidade.

Portanto, a compreensão das orlas urbanas como espaços dinâmicos e em constante transformação é essencial para promover um planejamento urbano mais inclusivo, democrático e sustentável. É necessário um olhar atento para os processos de exclusão e privatização, buscando soluções que garantam o direito à cidade para todos. A ressignificação das *bordas* e dos *vazios urbanos* pode ser um caminho para a construção de cidades mais humanas, conectadas e acessíveis.

**O QUE LIMITA**

**3**

**NA CRIAÇÃO DE GESTOS, NAVEGAR NO CAOS É PRECISO.**

## 3. O QUE LIMITA

### 3.1. O caminhar urbano das mulheres

Historicamente, a separação entre os espaços público e privado foi baseada em uma divisão de gênero, onde o espaço público era associado aos homens e o privado às mulheres. Como consequência, os trabalhos de cuidado, realizados majoritariamente no ambiente doméstico, foram atribuídos às mulheres e não reconhecidos para fins de garantia de direitos (Mestre, 2005). No contexto urbano, essa divisão impactou a forma como diferentes grupos sociais acessam e vivenciam a cidade. A presença feminina nos espaços públicos tornou-se mais evidente no início do século XX, especialmente durante a Primeira Guerra Mundial, quando a participação das mulheres no mercado de trabalho aumentou e novos espaços de consumo e lazer foram abertos. No entanto, a experiência das mulheres na cidade ainda é marcada por desafios, como a necessidade de garantir sua segurança para que possam circular sozinhas sem serem incomodadas.

Simone Beauvoir (1967) relata que o espaço urbano foi dominado por homens, enquanto as mulheres eram relegadas ao ambiente doméstico. No entanto, com a Revolução Industrial nos séculos XVIII e XIX, as mulheres passaram a ocupar postos de trabalho nas fábricas, ampliando sua circulação nas cidades. Esse fenômeno se intensificou após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando a ausência dos homens que estavam no front abriu espaço para a mão de obra feminina. A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) reforçou ainda mais esse processo, consolidando a participação feminina no mercado de trabalho e na vida urbana. A partir da década de 1960, os movimentos feministas reivindicaram o direito das mulheres à cidade, incluindo demandas por segurança, mobilidade e acesso equitativo aos espaços urbanos.

No Brasil, a inserção das mulheres nos espaços urbanos acompanhou um percurso semelhante, mas com peculiaridades. Desde o final do século XIX, o

aumento da escolarização feminina e a expansão do mercado de trabalho possibilitaram maior presença das mulheres em ambientes como escolas, escritórios e comércios. Dulce Pandolfi (1993) relata que na década de 1920, o crescimento das cidades e a modernização dos transportes facilitaram a mobilidade feminina, e a conquista do direito ao voto em 1932 representou um marco na participação política das mulheres. No período pós-Segunda Guerra Mundial, a industrialização acelerada fez com que mais mulheres ingressassem no mercado de trabalho, especialmente em centros urbanos. Contudo, mesmo com esses avanços, a segurança no espaço público ainda se apresentou como um desafio, sendo alvo de mobilizações feministas a partir da década de 1970.

Em Porto Alegre, as transformações no papel da mulher no espaço urbano acompanharam o contexto nacional, mas com características específicas. No final do século XIX e início do XX, mulheres da elite frequentavam instituições culturais, como teatros e cafeterias, enquanto mulheres operárias trabalhavam em fábricas e no serviço doméstico. A modernização da cidade nas décadas de 1930 e 1950 trouxe melhorias nos transportes e na infraestrutura urbana, permitindo uma maior mobilidade feminina. Já a partir dos anos 1970, com a expansão da periferia e o aumento do número de mulheres no mercado de trabalho, o transporte público tornou-se essencial para a rotina das mulheres, mas também um local de vulnerabilidade, devido aos altos índices de assédio e insegurança.

Quando se fala de literatura, inspiradas pelo conceito de flâneur, as flâneuses (Elkin, 2022) são mulheres que desafiam as expectativas e os estereótipos de gênero ao se apropriarem do espaço urbano. Elas adotam uma postura curiosa, observadora e participativa em relação à cidade, buscando novas percepções, experiências, reivindicando o direito das mulheres de ocuparem e explorarem as ruas sem medo ou restrições. Elas reconfiguram o conceito tradicionalmente masculino, burguês e boêmio, e afirmam sua presença e protagonismo na esfera pública.

A presença e a atuação das flâneuses nas cidades têm um impacto significativo na reconfiguração dos espaços públicos e na redefinição das

percepções e narrativas associadas à experiência feminina urbana. Ao ocuparem os espaços públicos, as mulheres criam possibilidades de encontros, trocas sociais e expressões de identidade. A apropriação feminina do espaço urbano promove a quebra de estereótipos de gênero, estimula a inclusão e a diversidade, e contribui para a construção de cidades mais igualitárias. Na rua, nos tornamos entidades observantes (Elkin, 2022).



Figura 11: Mulher americana na Itália, Ruth Orkin, 1951. Fonte: Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2016/jul/29/female-flaneur-women-reclaim-streets>. Acesso em: 25 de maio de 2023.

A autora Lauren Elkin, em seu livro *Flâneuse* (2022), observa que em vários dicionários franceses a forma feminina da palavra nem sequer é reconhecida. Frequentemente, é definida como espreguiçadeira, indicando que o ato de flânar no feminino implica falta de movimento, simbolizado por alguém sentado em uma cadeira em casa. Além disso, Elkin (2022) aponta que o termo flâneuse está historicamente ligado à prostituição e à promiscuidade sexual, argumento que expõe

as mulheres à violência urbana. Essa associação restringe a liberdade feminina e impede a plena ocupação dos espaços públicos. Apesar dos progressos alcançados, as flâneuses ainda deparam-se com desafios consideráveis no contexto do caminhar urbano das mulheres.

A violência de gênero, o assédio nas vias públicas e a escassez de infraestrutura adequada constituem obstáculos que restringem a liberdade e a segurança das mulheres. No entanto, movimentos feministas, coletivos engajados e políticas públicas têm dedicado esforços à construção de espaços urbanos mais seguros, inclusivos e acolhedores para as mulheres, com o propósito de garantir a plena concretização da prática do caminhar. Mesmo assim, persistem limitações na mobilidade, como restrições de horários e dias específicos em diversos trechos do percurso deste estudo, gerando um ambiente permeado por medo e insegurança.

[...] enquanto estão sozinhas, as mulheres se envolvem em todos os tipos de auto policiamento para evitar a atenção indesejada e a vigilância hostil de seu corpo e comportamento. Ainda é incrivelmente difícil para mulheres sozinhas ocuparem espaço. (Kern, 2021, p.133).

O corpo humano está em constante transformação, influenciado por interações dinâmicas que moldam nossa experiência do ambiente e nosso comportamento social. Isso também altera nossas ações dentro da cidade, criando uma corpografia do medo<sup>11</sup>. O autor aprofunda sua análise ao afirmar que a cidade é um campo repleto de narrativas, configurando-se de acordo com a forma como nos relacionamos com os espaços aos quais atribuímos significado. Esse conceito explora a interdependência entre corpo, espaço e as dinâmicas de medo e controle. Ele se insere nas discussões contemporâneas sobre como corpos e territórios são disciplinados e regulados, especialmente em contextos de violência, segregação urbana e vigilância.

---

<sup>11</sup> O conceito aborda a existência de um padrão de corporeidade na estruturação dos corpos dos sujeitos na cidade - resultante do medo da violência no cotidiano e sua espetacularização pela mídia. Em síntese, o que o corpo deixa transparecer nos registros de ação e movimento, tratamos como "corpografia urbana do medo" (FERREIRA, 2011).

Na visão de Ferreira (2011), o medo não é apenas uma emoção individual, mas uma força coletiva que molda a experiência espacial e corporal. Ele funciona como um dispositivo biopolítico que organiza comportamentos, movimentos e percepções, condicionando os corpos a se comportarem de maneira específica dentro de determinados espaços.

Na América do Sul, caminhar significa enfrentar muitos medos: medo da cidade, medo do espaço público, medo de infringir as regras, medo de apropriar-se do espaço, medo de ultrapassar barreiras muitas vezes inexistentes e medo dos outros cidadãos, quase sempre percebidos como inimigos potenciais (CARERI, 2013, p. 170).

A análise de Ferreira (2011) sobre o conceito de corpografia do medo no caso das mulheres no espaço urbano revela como a cidade se configura como um palco de desigualdades de gênero, onde o corpo feminino é constantemente vigiado e disciplinado. O medo das mulheres em relação ao espaço público não é uma experiência isolada, mas uma construção social que reflete e reforça estruturas patriarcais. A ideia de que as mulheres são vulneráveis e responsáveis por sua própria segurança cria uma narrativa que restringe sua mobilidade e liberdade. Assim, a cidade se torna um espaço que impõe limites simbólicos e materiais, classificando certos locais como "perigosos" e desencorajando a presença feminina, principalmente em horários e contextos específicos, como à noite.

Entretanto, o autor destaca as formas de resistência que surgem dessas dinâmicas de medo e controle. As mulheres têm se organizado para desafiar as lógicas de exclusão, ocupando espaços públicos e protagonizando movimentos feministas urbanos que buscam reconfigurar a relação entre as mulheres e a cidade. Esses atos de resistência não visam apenas garantir a presença feminina no espaço urbano, mas também questionar e subverter as normas patriarcais que limitam o direito das mulheres à cidade. Nesse processo, elas reivindicam uma cidade mais segura, livre e igualitária, rompendo com a violência simbólica e física que historicamente tem marcado a relação das mulheres com o espaço público.

Somente tomando consciência das fronteiras invisíveis da cidade é que podemos desafiá-las. Uma *flânerie* feminina - uma *flâneuserie* - não se limita a mudar o modo de nos mover no espaço, mas intervém na organização do próprio espaço. Reivindicamos nosso direito de perturbar a paz, de observar (ou não observar), de ocupar (ou não ocupar) e de organizar (ou não organizar) o espaço conforme nossos termos (Elkin, 2022, p. 320).

A presença e a atuação das flâneuses nas cidades têm um impacto significativo na reconfiguração dos espaços públicos e na redefinição das percepções e narrativas associadas à experiência feminina urbana. Ao ocuparem os espaços públicos, as mulheres criam possibilidades de encontros, trocas sociais e expressões de identidade. A apropriação feminina do espaço urbano promove a quebra de estereótipos de gênero, estimula a inclusão e a diversidade, e contribui para a construção de cidades mais igualitárias. Na rua, nos tornamos entidades observantes (Elkin, 2022).

As caminhadas revelam facetas da vida que muitas vezes são obscurecidas pela velocidade e nos convencem de que discorrer sobre o ato de caminhar vai além da mera ação de mover um pé à frente do outro. De acordo com Solnit (2016), o tema do caminhar inevitavelmente se extravia. Constata-se, que a literatura produzida por mulheres, em grande medida, aborda a esfera da intimidade, devido à proibição de sua circulação pelas ruas. É justamente contra todas essas limitações - a dominação do espaço público por carros, a urgência da vida cotidiana, o medo da violência e a privação do domínio público por figuras masculinas - que convoca, nós mulheres, à prática do caminhar. É difícil conceber uma sociedade civil viável sem a livre associação e o conhecimento adquirido ao caminhar (Solnit, 2016).

Solnit (2016) faz uma reflexão em sua obra em um dos capítulos do declínio do caminhar associando a nossa falta de tempo e de espaços, tanto externos quanto internos, ao desaparecimento daquele lugar meditativo e desestruturado no qual a consciência e a paisagem se fundem enquanto caminhamos. Também fica evidente na leitura que o papel da caminhada foi se transformando ao longo dos séculos e

como o andar está entrelaçado à vida cotidiana e a nossa capacidade de elaborar a nós mesmos sob diferentes perspectivas.

Em síntese, a experiência feminina no espaço urbano revela a complexa interseção entre gênero, mobilidade e liberdade. Embora o caminhar seja uma prática universal, para as mulheres ele se apresenta como um ato de resistência, desafiante das normas patriarcais que historicamente restringiram sua presença nos espaços públicos. As flâneuses, ao reivindicarem seu direito de ocupar a cidade sem medo, reconfiguram o próprio conceito de pertencimento e liberdade.

Contudo, as barreiras de segurança, o medo e a violência ainda permeiam a experiência feminina no espaço urbano, exigindo uma transformação estrutural que garanta não apenas a mobilidade, mas a inclusão e a igualdade. Assim, a prática do caminhar, longe de ser apenas uma ação física, se torna um meio de reapropriação do espaço público e uma luta contínua pela construção de cidades mais seguras, acolhedoras e igualitárias para todos.

### **3.2.Caminhografias urbanas das mulheres**

O ato de caminhar desempenha um papel essencial no processo criativo, como destaca a escritora Virginia Woolf em *Um Teto Todo Seu* (1929). Ela relata que o costume de caminhar pelas ruas de Londres fazia parte de sua rotina criativa: “e prossegui no pensamento pelas ruas de Londres, sentindo na imaginação a pressão da mudez, o acúmulo da vida sem registro[...]” (Woolf, 2014, p.128-129).

Ao refletir sobre as limitações impostas às mulheres no contexto urbano, torna-se crucial entender de que maneira essas restrições afetam sua capacidade criativa. A cidade, assim, não é apenas o cenário onde os eventos se desenrolam, mas uma extensão dos personagens, ou mesmo do autor, que, por meio de sua narrativa, sugere um devaneio profundo sobre a própria essência do espaço urbano.

No caso de Woolf, sua prosa se desdobra como uma jornada introspectiva, uma viagem pelas ruas e esquinas da cidade que oferece pensamentos únicos sobre a interação entre o espaço urbano e a mente humana. O caminhar pela cidade

adquire um caráter subjetivo, uma oportunidade de explorar não só os espaços físicos, mas também os recônditos mais profundos das emoções e reflexões de quem caminha.

É importante destacar que, no contexto histórico e social em que Woolf viveu, o caminhar das mulheres era frequentemente subestimado ou até mesmo restringido, um aspecto que persiste em muitas partes do mundo. Esse movimento, que pode parecer simples, torna-se uma metáfora para a liberdade criativa ainda limitada para muitas mulheres.

Nesse sentido, o caminhar se transforma numa metáfora do próprio processo criativo: uma representação das inquietações, dos movimentos errantes e dos devaneios, não apenas do corpo, mas da mente. O ato de caminhar simboliza a fusão entre impressões sensoriais e pensamentos, permitindo a exploração tanto do espaço exterior quanto do interior do ser. Com isso, compartilho algumas das narrativas urbanas e reflexões baseadas nas caminhografias urbanas das mulheres realizadas para este estudo, que capturam as sensações e percepções ao longo do percurso proposto, enriquecendo nossa compreensão sobre o vínculo entre o movimento físico e a criação intelectual.

## SUBVERTER

SUBVERTER SIGNIFICA CAUSAR A SUBVERSÃO, OU SEJA, PROVOCAR UMA MUDANÇA RADICAL, UMA ALTERAÇÃO NAS NORMAS, ORDEM ESTABELECIDAS, OU VALORES SOCIAIS. PODE ENVOLVER A TENTATIVA DE DERRUBAR OU REVERTER UMA AUTORIDADE, SISTEMA OU ESTRUTURA DE PODER. SUBVERTER TAMBÉM PODE SIGNIFICAR DISTORCER OU DESVIRTUAR ALGO, MUITAS VEZES COM O OBJETIVO DE MINAR SUA INTEGRIDADE OU PROPÓSITO ORIGINAL. EM RESUMO, A AÇÃO DE SUBVERTER ESTÁ INTRINSECAMENTE LIGADA A PROVOCAR MUDANÇAS SIGNIFICATIVAS OU A DESAFIAR AS NORMAS ESTABELECIDAS.

A FILÓSOFA ITALIANA SILVIA FEDERICI (2017) ARGUMENTA QUE A SUBVERSÃO É INERENTE À NATUREZA FEMININA, MOLDANDO, CRIANDO E EDIFICANDO MULHERES. ESTUDIOSOS, COMO REBECCA SOLNIT (2016), EM SEU LIVRO A HISTÓRIA DO CAMINHAR, TÊM EXPLORADO ESSA TEMÁTICA, RECONHECENDO AS DIFICULDADES QUE AS MULHERES ENFRENTAM AO ACESSAR E APROPRIAR-SE DOS ESPAÇOS URBANOS. O CAMINHAR URBANO FEMININO REFERE-SE AO DESLOCAMENTO A PÉ DAS MULHERES PELA CIDADE, POR NECESSIDADE FUNCIONAL OU POR PRAZER, MAS ESSAS EXPERIÊNCIAS NÃO SÃO VIVENCIADAS DE FORMA IGUALITÁRIA OU SEGURA DEVIDO A QUESTÕES DE GÊNERO, NORMAS SOCIAIS E VIOLÊNCIAS ESPECÍFICAS DIRIGIDAS ÀS MULHERES, QUE CRIAM BARREIRAS À SUA LIBERDADE DE MOVIMENTO E BEM-ESTAR NAS CIDADES. A SUBVERSÃO, PORTANTO, É TANTO UMA DEMONSTRAÇÃO DE PODER E REBELIÃO QUANTO UMA NECESSIDADE.

O CAMINHAR FEMININO NAS CIDADES TEM SIDO FREQUENTEMENTE OBJETO DE INSPIRAÇÃO POÉTICA, SUGERINDO QUE CAMINHAMOS PARA SEREM VISTAS, NÃO PARA VER E ACESSAR A CIDADE. COMO DISSE O POETA VINÍCIUS DE MORAES E TOM JOBIM (1962): "... O SEU BALANÇADO É MAIS QUE UM POEMA, É A COISA MAIS LINDA QUE EU JÁ VI PASSAR". O VERSO MOSTRA A VISÃO ESTEREOTIPADA, ONDE A MULHER É RETRATADA MAIS COMO UM OBJETO DE CONTEMPLAÇÃO DO QUE COMO UM SUJEITO ATIVO E AUTÔNOMO. ESSA NARRATIVA PERPETUA A IDEIA DE QUE O VALOR DA MULHER RESIDE PRINCIPALMENTE EM SUA APARÊNCIA FÍSICA E MOVIMENTO GRÁCIL, AO INVÉS DE RECONHECER SUA AGÊNCIA E PROPÓSITO NO CAMINHAR PELAS RUAS. NESTE TOCANTE, O VERBO SUBVERTER NO CAMINHAR DA MULHER ULTRAPASSA A AÇÃO POÉTICA, TRANSFORMANDO-SE EM UM ATÓ POLITICO.

TRECHO DO LIVRO: VERBOLÁRIO DA CAMINHOGRAFIA URBANA. (AUTORA, 2024, P. 295).



PORTO ALEGRE, QUINTA-FEIRA DIA 30 DE MARÇO DE 2023.

ERA UMA TARDE NUBLADA, ABAFADA, TÍPICA DE PORTO ALEGRE, QUANDO DECIDI SAIR PARA UMA CAMINHADA. EU O MEU CADERNO DE CAMPO NA MÃO, CRAVAVA O OLHAR EM CADA DETALHE DAS RUAS, DAS ESQUINAS, DAS PEDRAS QUE FORMAM ESSA CIDADE. O GUAÍBA ME CHAMAVA, MAS O CAMINHO PARECIA SER MAIS DO QUE UM SIMPLES TRAJETO. ELE ERA UM ESPELHO DAS CONTRADIÇÕES QUE PERMEIAM OS MEUS SENTIDOS, E EU SABIA QUE, AO PERCORRÊ-LO, ENCONTRARIA MAIS DO QUE A ARQUITETURA DA CIDADE; ENCONTRARIA UM REFLEXO DE MIM MESMA.

PARTI DA RODOVIÁRIA, COM AS RUAS APERTADAS E AGITADAS AO REDOR, E LOGO ME DEPAREI COM O PRIMEIRO OBSTÁCULO. O MURO DA MAUÁ, ERGUIDO COMO UM GIGANTE IMPASSÍVEL, SE ESTENDIA DIANTE DE MIM, COMO UMA CICATRIZ QUE SEPARA O CENTRO DA CIDADE DA BEIRA DO GUAÍBA. ELE ME OBSERVAVA COMO SE FOSSE UM AVISO, UMA PAREDE INVISÍVEL QUE DIVIDE QUEM PODE E QUEM NÃO PODE IR ATÉ O LAGO. EU, MULHER, ME SENTIA PEQUENA DIANTE DE SUA SOLIDEZ. NÃO SEI POR QUE, MAS HAVIA ALGO NELE QUE ME FAZIA SENTIR UMA ESTRANHA IMPOTÊNCIA, COMO SE A CIDADE ESTIVESSE ME DIZENDO QUE O MEU LUGAR ALI NÃO ERA BEM-VINDO.

PAREI POR UM MOMENTO, SENTINDO O PESO DAQUELE CONCRETO SOBRE MEUS OMBROS. O CADERNO DE CAMPO AINDA ESTAVA NA MINHA MÃO, MAS MINHA MENTE ESTAVA NUBLADA COMO O CÉU. TUDO PARECIA EXCLUDENTE, COMO SE A CIDADE ESTIVESSE DESENHADA PARA NÃO ME PERMITIR A LIBERDADE DE IR AONDE QUISESSE. AS RUAS PARECIAM QUERER ME ENGOLIR, O BARULHO DOS CARROS E DAS BUZINAS ME EMPURRAVA, ME FORÇAVA A SER INVISÍVEL. COMO UMA MULHER CAMINHANDO SOZINHA, COMO PODERIA ME SENTIR SEGURA EM MEIO A TANTOS OLHARES APRESSADOS E INDIFERENTES? ONDE ESTAVAM OS ESPAÇOS QUE ME ACOLHIAM?

SEGUI EM FRENTE, AGORA AO LADO DOS TRILHOS DO TREM, QUE CORTAVAM A CIDADE COMO UMA LINHA DE SEPARAÇÃO, ENTRE O MURO E O RESTANTE DA CIDADE. O TREM PASSA, COM SUA REGULARIDADE IMPLACÁVEL, LEVANDO CONSIGO PESSOAS, HISTÓRIAS, MAS DEIXANDO NO

AR A SENSÇÃO DE QUE SEMPRE HÁ ALGO DISTANTE DEMAIS, COMO AS ÁGUAS DO GUAÍBA NAQUELE MOMENTO. A CADA PASSO, SENTIA A OPRESSÃO DAS CIDADES QUE SE CONSTROEM SEM PENSAR NAQUELES QUE NELAS HABITAM. TUDO PARECIA TÃO DISTANTE, TÃO DESAJUSTADO.

CHEGUEI AO PÓRTICO CENTRAL DO CAIS MAUÀ, UM LUGAR QUE, POR MUITO TEMPO FOI PORTA DE ENTRADA DA CIDADE, FAZIA UM CONVITE AO DESBRAVAR A CAPITAL GAÚCHA, HOJE, FAZ O CONTRÁRIO, MAIS PARECE UM LUGAR ESQUECIDO, UMA RELÍQUIA DE UM PASSADO QUE NÃO SE CONECTA MAIS COM O PRESENTE. AS FOTOGRAFIAS NAS PAREDES E OS GUINDASTES ENVELHECIDOS ERAM COMO LEMBRANÇAS DE UM TEMPO VIBRANTE QUE SE PERDEU. MAS A SENSÇÃO ERA DE ABANDONO, UMA TRISTEZA QUE PERMEIA O AR. O LUGAR, EMBORA IMPONENTE, TINHA ALGO DE IRREAL, COMO UM SONHO QUE JÁ NÃO FAZIA SENTIDO. EU, UMA MULHER COM O CADERNO DE CAMPO, ME VIA ALI, COMO SE ESTIVESSE VIVENDO UM PARADOXO ENTRE O QUE FOI E O QUE PODERIA SER.

TENTEI AVANÇAR, MAS FUI BARRADA POR TELAS METÁLICAS E MUROS INVISÍVEIS. À ESQUERDA, O ACESSO ESTAVA VEDADO, À DIREITA, UMA CERCA ME IMPEDIA DE ME APROXIMAR DOS ARMAZÈNS ANTIGOS. A CIDADE, COM SUA COMPLEXA ARQUITETURA, PARECIA ME DIZER QUE O MEU LUGAR ERA LONGE DALI. NÃO HAVIA UM CONVITE, NÃO HAVIA UMA ENTREGA. TUDO ESTAVA FECHADO, RESTRITO, COMO SE EU FOSSE UMA INTRUSA NESSE TERRITÓRIO DE CONCRETO, FERRO E MEMÓRIAS.

O CADERNO, AINDA FIRME EM MINHAS MÃOS, REGISTRAVA AS IMPRESSÕES, MAS O QUE EU ESCREVIA NÃO PASSAVA DE TENTATIVAS DE COMPREENDER A CIDADE. COMO PODERIA EU, COM TODA A MINHA CURIOSIDADE E DESEJO DE ENTENDER O ESPAÇO, ME ENCONTRAR EM UM LUGAR ONDE TUDO PARECIA DIZER "NÃO"? O ACESSO AO RIO ERA NEGADO, O ESPAÇO À MINHA VOLTA ERA UM CONJUNTO DE OBSTÁCULOS, CADA UM MAIS IMPONENTE DO QUE O ANTERIOR. ATÉ O PEQUENO PIER TURÍSTICO PARECIA MAIS UMA PROMESSA VAZIA, SEM QUALQUER ACOLHIMENTO.

AO RETORNAR AO PÓRTICO, UMA SENSÇÃO DE CLAUSTROFOBIA ME ENVOLVEU. A CIDADE, COM SEUS SONS IMPLACÁVEIS E O TRÂNSITO FERROZ, SE TORNAVA UM LABIRINTO DE ESTRANHAMENTOS. CAMINHAVA COM OS

PÉS TATEANDO O CHÃO IRREGULAR DA AVENIDA SEPÚLVEDA, ENQUANTO MINHAS MÃOS BUSCAVAM ALGUM ALICERCE NO CADERNO. A PRESSÃO DA CIDADE SE TORNAVA UMA PRESSÃO SOBRE MIM, COMO SE EU ESTIVESSE EM CONSTANTE DESACORDO COM O TEMPO. OS OLHARES, OS BARULHOS, A TENSÃO – TUDO ISSO SE ACUMULAVA EM MINHA MENTE, TORNANDO DIFÍCIL DAR CONTA DO QUE ACONTECIA À MINHA VOLTA. EU NÃO ME SENTIA À VONTADE, COMO SE O ESPAÇO ME DISESSE QUE NÃO ERA MEU. COMO SE EU ESTIVESSE APENAS PASSANDO, SEM REALMENTE PERTENCER.

QUANDO CHEGUEI À USINA DO GASÔMETRO, O VENTO TROUXE UMA MEMÓRIA DISTANTE, UM SUSPIRO DE POSSIBILIDADES. A VELHA ESTRUTURA, UM POUCO ABANDONADA E EM RESTAURAÇÃO, PARECIA TER O POTENCIAL DE SE TORNAR ALGO VIVO, ALGO PULSANTE, MAS AS OBRAS ESTAVAM EM ANDAMENTO, COMO SE A CIDADE NUNCA FOSSE CAPAZ DE DAR CONTA DE SEU PRÓPRIO RENASCIMENTO. E ALI, AO LADO, O CAIS EMBARCADERO ERA UM EXEMPLO GRITANTE DE EXCLUSÃO: MODERNO, PRIVADO, CHEIO DE REGRAS QUE SEGUIAM À RISCA A LÓGICA DE QUEM PODE E QUEM NÃO PODE. AS PLACAS ANUNCIAVAM TODAS AS RESTRIÇÕES DA ÁREA, DEIXANDO CLARO QUE AQUELE ESPAÇO TINHA DONO.

CAMINHEI AINDA MAIS PARA FRENTE, E FINALMENTE ENCONTREI ALGUM ALÍVIO NO PARQUE MOACYR SCLiar. ALI, ENTRE O VERDE, AS PASSARELAS E OS GRAMADOS QUE SE ESTENDIAM SOBRE O GUAÍBA, ALGO PARECIA ME ACOLHER. EU, QUE TANTO BUSCAVA O TOQUE DA NATUREZA, FINALMENTE PUDE SENTIR O CHEIRO DO RIO, A ASPEREZA DA AREIA NOS DEDOS. NO ENTANTO, O VERDE LOGO SE TRANSFORMOU EM SILÊNCIO, O ABANDONO TOMOU CONTA DA PAISAGEM E, AO LONGE, O ANFITEATRO PÔR DO SOL, QUE JÁ FOI UM ESPAÇO DEMOCRÁTICO, PARECIA AGORA UMA CONSTRUÇÃO ESQUECIDA. SUA ESTRUTURA, TESTEMUNHAS DE ANTIGAS CELEBRAÇÕES, ESTAVAM AGORA COBERTAS POR MUSGOS DE INCERTEZAS.

A PASSARELA SEGUIA ADIANTE, MAS O LAMENTO DO ARROIO DILÚVIO ME ACOMPANHAVA, COM SUA ÁGUA ESTAGNADA E O CHEIRO DE DESCASO. EU, UMA MULHER SÓ, COM O CADERNO DE CAMPO NAS MÃOS, ME SENTIA PERDIDA ENTRE O QUE ERA E O QUE PODERIA SER. COMO PODE UMA CIDADE SER TÃO GRANDE E, AO MESMO TEMPO, TÃO PEQUENA PARA AQUELES QUE NÃO PERTENCEM AOS SEUS ESPAÇOS DE PRIVILÉGIO?

NO HORIZONTE, O PARQUE JAIME LERNER SE ERGUIA, COM SUA ARQUITETURA FUNCIONAL, MAS SEM ALMA. A CIDADE PARECIA, POR FIM, REVELAR SUA VERDADEIRA FACE: UMA PAISAGEM CORTADA POR AVISOS, E MUITO CONCRETO. O LOGO, QUE DEVERIA SER UM ELO ENTRE O URBANO E O NATURAL, SE TORNAVA CADA VEZ MAIS DISTANTE, MAIS INALCANÇÁVEL, SE PERDENDO NO CINZA DO CONCRETO.

A FUNDAÇÃO IBERÊ CAMARGO, COM SUAS LINHAS CURVAS E HORIZONTES DISTANTES, PARECIA ME CONVIDAR PARA UMA ÚLTIMA REFLEXÃO. ALI, FINALMENTE, O VENTO ME TOCAVA O ROSTO COM MAIS SUAVIDADE, COMO SE ME DISSESSE QUE, TALVEZ, PORTO ALEGRE AINDA TIVESSE ALGO A ME OFERECER. MAS, COMO MULHER E URBANISTA, SABIA QUE O CAMINHO AINDA ESTAVA LONGE DE SER CONSTRUÍDO. A CIDADE GUARDA SEUS SEGREDOS E SUAS CONTRADIÇÕES. O DIÁLOGO ENTRE O LUGAR E QUEM HABITA NELE É SEMPRE INTERROMPIDO, UMA CONVERSA QUE NUNCA PARECE TER FIM.

E AO CHEGAR AO PARQUE PONTAL, COM SUAS CONSTRUÇÕES PRIVADAS RELUZINDO SOB O CÉU, AINDA HAVIA ALGO DE PROMISSOR – UMA PRAINHA, UM PIER, TALVEZ O COMEÇO DE UMA RECONEXÃO. MAS AS LINHAS INVISÍVEIS ENTRE O QUE É PÚBLICO E O QUE É PRIVADO, ENTRE O QUE É ACESSÍVEL E O QUE É RESTRITO, AINDA ESTAVAM LÁ, BEM NA MINHA FRENTE.

ENQUANTO O VENTO ME TOCAVA O ROSTO E O CHEIRO DO RIO, COMPREENDI QUE CAMINHAR PELA CIDADE NÃO É APENAS ANDAR. É COMPREENDER, É RESISTIR, É TENTAR QUEBRAR OS MUROS, AS TELAS E AS CERCAS QUE NOS AFASTAM. A CIDADE SUSSURRA SUAS PROMESSAS, MAS AINDA ME DEIXA COM UM CADERNO DE CAMPO, COM MEUS DESENHOS E MINHAS ANGÚSTIAS, TENTANDO ENTENDER UM LUGAR QUE SE RECUSA A SER TOTALMENTE MEU.

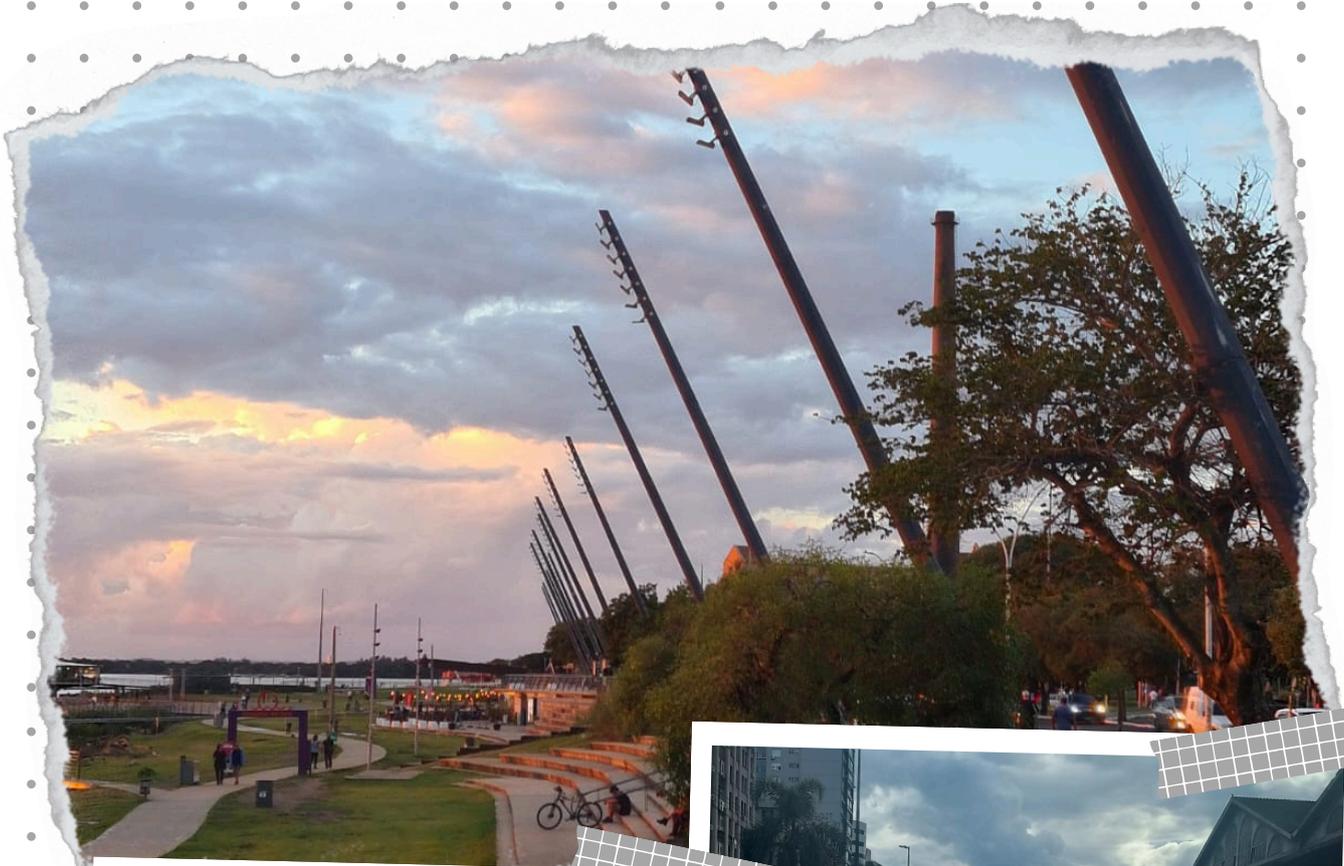


Figura 12: Trecho 1 revitalizado. Fonte: Autora, 2023. Figura 13: Pórtico Central Cais Mauá. Fonte: Autora, 2023. Figura 14: Restrição no acesso nos armazéns do Porto. Fonte: Autora, 2023. Figura 15: Av. Mauá. Fonte: Autora, 2023. Figura 16: Orla do Guaíba, trecho 1. Fonte: Autora, 2023.

SEGUNDA-FEIRA, DIA 7 DE AGOSTO DE 2023.

CADERNO EM PUNHO, PÉS CALÇADOS DE PASSOS E SILÊNCIOS, INDO EM DIREÇÃO A ORLA DO GUAÍBA COMO QUEM MERGULHA EM UM ESPAÇO SIMULTANEAMENTE ÍNTIMO E PÚBLICO. O VENTO SOPRA PREGUIÇOSO NO INÍCIO DA TARDE, E AS ÁGUAS ESPELHAM UMA LUZ DOURADA QUE SE MOVE COMO DEDOS INQUIETOS. ME SINTO OBSERVADA, MAS TAMBÉM SOU A QUE OBSERVA. É O PARADOXO DE SER MULHER NESTE ESPAÇO: ESTAR EM CAMPO, MAS ESTAR EM ALERTA.

CADA PASSO É UM PACTO. FIRMO-O CONTRA A CALÇADA E BUSCO ME SENTIR DONA DESSE CHÃO. A CADA PASSO, O CORPO DIALOGA COM O AMBIENTE. O BARULHO DAS RODAS DOS SKATES DESLIZANDO E AS BICICLETAS QUE PASSAM APRESSADAS ME FAZEM PENSAR: ONDE ESTÁ O LIMITE ENTRE PERTENCIMENTO E INVASÃO?

HÁ GRUPOS DE AMIGOS SENTADOS NA GRAMA. RISOS ECOAM. CHIMARRÃO PASSANDO DE MÃO EM MÃO. UM RAPAZ COM UM VIOLÃO CANTA ALGO DESAFINADO, MAS HÁ BELEZA NA CENA. ENQUANTO PASSO, UMA PALAVRA QUALQUER É LANÇADA AO VENTO, ATINGE MINHA NUCA E EVAPORA. FINJO NÃO OUVIR, MAS ANOTO: "A ORLA É UM PALCO DE BELEZA ÚNICA."

CRIANÇAS BRINCAM EM UMA PRACINHA PRÓXIMA, AS MÃES VIGILANTES. TENTO ME IMAGINAR ALI, SENTADA, DESPREOCUPADA, MAS MINHA MENTE VOLTA A PESQUISA: COMO ESSAS MULHERES SE SENTEM AQUI? NÃO APENAS AS QUE BRINCAM COM OS FILHOS, MAS AS QUE, COMO EU, TRANSITAM. QUE NEGOCIAÇÕES FAZEMOS COM O ESPAÇO?

SENTO-ME EM UM BANCO PARA ESCREVER. UM HOMEM PASSA DEVAGAR, OLHANDO DEMAIS. FICO TENSA, FINJO ANOTAR COM MAIS CONCENTRAÇÃO. ELE CONTINUA, MAS MINHA TRANQUILIDADE JÁ FOI LEVADA PELO SOM DE SEUS PASSOS. REGISTRO: "SER MULHER CAMINHANDO É CARREGAR MAPAS INVISÍVEIS, SEMPRE REDESENHADOS POR OLHARES E GESTOS ALHEIOS." RESPIRO FUNDO. O VENTO DO GUAÍBA CARREGA UMA BRISA FRESCA. TENTO ME CONECTAR COM A PAISAGEM. A NATUREZA É ACOLHEDORA, QUASE UMA CONFIDENTE SILENCIOSA. MAS MESMO A BELEZA CARREGA O PESO DA VIGILÂNCIA.

AO LONGE, CASAIS PASSEIAM DE MÃOS DADAS. PENSO NO CONTRASTE: COMO A PRESENÇA DE UM HOMEM MUDA A PERCEPÇÃO DE SEGURANÇA. É CURIOSO COMO, MESMO EM UM ESPAÇO ABERTO E DEMOCRÁTICO COMO A ORLA, SER MULHER SOZINHA É ESTAR EM CONSTANTE ESTADO DE JUSTIFICATIVA. ANOTO: "MINHA SOLIDÃO AQUI É LIDA COMO VULNERABILIDADE."

UM CACHORRO CORRE, FELIZ, ATRÁS DE UMA BOLA. SORRIO PELA SIMPLICIDADE DO MOMENTO. MAS LOGO O SORRISO SE ESCONDE. UM GRUPO DE RAPAZES CONVERSA ALTO PRÓXIMO A UM BAR. NÃO OLHO DIRETAMENTE, MAS SINTO OS OLHOS DELES SOBRE MIM. ELES RIEM, TALVEZ DE OUTRA COISA, MAS A DÚVIDA ME DEIXA CONSTRANGIDA, NÃO SEI BEM O PORQUÊ.

LEVANTO-ME E VOLTO A CAMINHAR. TENTO FOCAR NOS DETALHES QUE ME ENCANTAM: O REFLEXO DA LUZ NO RIO, O SOM DO BALANÇAR DAS ÁGUAS, O CHEIRO DE PIPOCA DOCE. MAS SEMPRE HÁ UM PONTO DE TENSÃO QUE PUXA MINHA ATENÇÃO PARA LONGE DA POESIA.

AO ATRAVESSAR UM TRECHO MAIS VAZIO, APRESSO O PASSO. A SENSAÇÃO DE SEGURANÇA É ALGO FRÁGIL E TRANSITÓRIO, QUE SE CONSTRÓI E SE DESFAZ A CADA METRO PERCORRIDO. REFLETINDO SOBRE A IRONIA DA SITUAÇÃO, PERCEBO QUE ESTOU AQUI PARA ESTUDAR A RELAÇÃO DAS MULHERES COM OS ESPAÇOS PÚBLICOS, MAS O PRÓPRIO ATO DE ESTAR PRESENTE NESSE ESPAÇO SE TORNA UM EXPERIMENTO CONSTANTE. OS PONTOS DE TRANSIÇÃO ENTRE OS PROJETOS DA ORLA NÃO APENAS EVIDENCIAM A FALTA DE CONEXÃO ENTRE ELES, MAS TAMBÉM REFORÇAM MINHA SENSAÇÃO DE VULNERABILIDADE. NÃO SÃO LUGARES DE PERMANÊNCIA, APENAS DE PASSAGEM — E, COMO MULHER, É NESSES ESPAÇOS QUE ME SINTO MAIS EXPOSTA.

FINALMENTE, CHEGO A UM PONTO ONDE A MULTIDÃO SE TORNA DISPERSA. O GUAÍBA PARECE MAIS PRÓXIMO, QUASE ME CHAMA. PENSO EM COMO O RIO É METÁFORA PARA O MOVIMENTO. ELE É TESTEMUNHA DAS GERAÇÕES QUE PASSARAM, DAS TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE E, QUEM SABE, ATÉ DOS MEDOS QUE CARREGAMOS.

**ANOTO: "O RIO OBSERVA, MAS NÃO JULGA. O GUAÍBA É O ÚNICO OLHAR QUE ME ACOLHE SEM QUESTIONAR MINHA PRESENÇA."**

**CAMINHO MAIS UM POUCO E AVISTO UMA SENHORA DE CABELOS BRANCOS PASSEANDO COM SEU CACHORRO. ELA ME SORRI, E É O SORRISO MAIS GENUÍNO QUE RECEBO EM TODA A CAMINHADA. REFLITO SOBRE COMO OS OLHARES FEMININOS NO ESPAÇO PÚBLICO PODEM SER COMO PEQUENAS ÂNCORAS, DISCRETAS REDES DE SEGURANÇA. APROXIMO-ME E PUÇO CONVERSA COMENTANDO SOBRE O TEMPO. ELA RESPONDE PRONTAMENTE, ELOGIANDO O DIA, ENQUANTO EU ACARICIO SEU CACHORRO.**

**CURIOSA, PERGUNTO COMO ELA SE SENTE NAQUELE ESPAÇO. ELA EXPLICA QUE, APESAR DAS MELHORIAS TRAZIDAS PELA REVITALIZAÇÃO, QUE AUMENTARAM SUA SENSAÇÃO DE SEGURANÇA DURANTE O DIA, EVITA FREQUENTAR O LOCAL À NOITE. AGRADEÇO PELA CONVERSA E SIGO ADIANTE, PENSANDO NA FRAGILIDADE E NAS NUANCES DA RELAÇÃO ENTRE AS MULHERES E O ESPAÇO PÚBLICO.**

**O SOL JÁ COMEÇA A DESCER, TINGINDO O CÉU DE LARANJA E PÚRPURA. SENTO NOVAMENTE, DESTA VEZ MAIS TRANQUILA. A PAISAGEM AO MEU REDOR, APESAR DE CARREGADA DE DESAFIOS, TAMBÉM É UM CONVITE À CONTEMPLAÇÃO.**

**ESCREVO: "CAMINHAR NA ORLA É COMO ESCREVER EM UM CADERNO: CADA TRECHO É UMA PÁGINA, CADA ENCONTRO UM RABISCO, CADA SENSAÇÃO UMA LINHA QUE NUNCA TERMINA NO PONTO FINAL."**

**LEVANTO PELA ÚLTIMA VEZ. O CADERNO, AGORA MAIS PESADO DE PALAVRAS, ME LEMBRA QUE A PESQUISA NÃO É APENAS ACADÊMICA. É PESSOAL, VISCERAL. É SOBRE O QUE SIGNIFICA SER MULHER EM UM ESPAÇO QUE DEVERIA SER DE TODOS, MAS QUE, MUITAS VEZES, NOS PEDE LICENÇA PARA EXISTIR.**

**ANTES DE IR EMBORA, OLHO UMA ÚLTIMA VEZ PARA O GUAÍBA. O RIO CONTINUA SEU CAMINHO, INDIFERENTE, MAS CHEIO DE HISTÓRIAS. SAIO COM A PROMESSA DE VOLTAR, DE CONTINUAR ESCREVENDO, DE CONTINUAR CAMINHANDO. AFINAL, A PESQUISA NUNCA É APENAS SOBRE O OBJETO: É SOBRE QUEM SOMOS ENQUANTO OLHAMOS PARA ELE.**

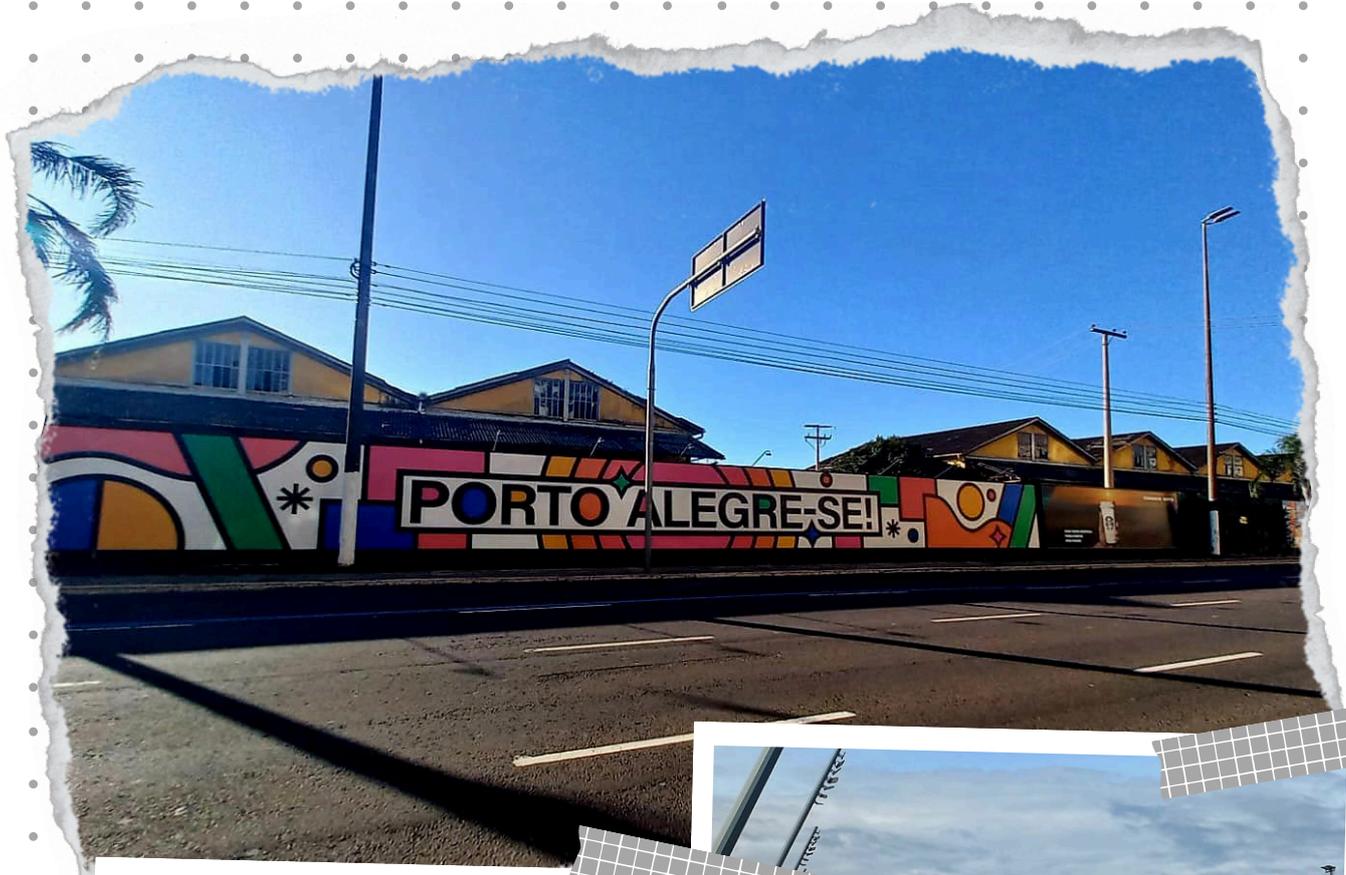


Figura 17: Muro da Mauá. Fonte: Autora, 2023. Figura 18: Mirante, trecho 1. Fonte: Autora, 2023. Figura 19: Pista de skate, Parque Jaime Lerner. Fonte: Autora, 2023. Figura 20: Parque Jaime Lerner. Fonte: Autora, 2023. Figura 21: Pier, Parque Pontal. Fonte: Autora, 2023.



Figura 22: Cais Embarcadero. Fonte: Autora, 2023. Figura 23: Restaurante 360. Fonte: Autora, 2023. Figura 24: Passeio Parque Pontal. Fonte: Autora, 2023. Figura 25: Chegada ao Shopping Pontal. Fonte: Autora, 2023. Figura 26: Pier, Parque Pontal. Fonte: Autora, 2023.

**SEXTA-FEIRA DIA, 8 DE DEZEMBRO DE 2023.**

**A CAMINHOGRAFIA URBANA DAS MULHERES PELA ORLA DO GUAIBA NOS CONVIDA A UM MERGULHO NAS ÁGUAS PROFUNDAS DE NOSSA RELAÇÃO COM A NATUREZA E O SAGRADO. A PRESENÇA DAS ÁGUAS, QUE ÀS VEZES OUSAM INVADIR O CORAÇÃO DA CIDADE, ESPECIALMENTE EM UM DIA TÃO SIMBÓLICO QUANTO O DEDICADO A OXUM, DESPERTA EM NÓS UM CHAMADO ANCESTRAL. É COMO SE O GUAIBA SUSSURRASSE MEMÓRIAS ANTIGAS, LEMBRANDO-NOS DA IMPORTÂNCIA DE HONRAR E PROTEGER AQUILO QUE NOS DÁ VIDA.**

**REPENSAR O DESENVOLVIMENTO DA ORLA EXIGE UMA ESCUTA ATENTA E UMA VISÃO SENSÍVEL, QUE VÁ ALÉM DAS LINHAS FÍSICAS DO ESPAÇO URBANO PARA ALCANÇAR SUA ALMA E SUA IDENTIDADE. TRATA-SE DE TECER PROJETOS QUE HARMONIZEM O AMBIENTE CONSTRUIDO COM OS RITMOS DA NATUREZA, ACOLHENDO O PULSAR DAS ÁGUAS COMO PARTE INDISSOCIÁVEL DA CIDADE. QUE CADA PASSO DESSA JORNADA SEJA GUIADO PELA HARMONIA ENTRE O HUMANO E O NATURAL, PELA SABEDORIA DE OXUM E PELO CUIDADO COM AQUILO QUE NOS CONECTA.**

**SAIMOS DO BAR PERTO DO GASÔMETRO, CINCO MULHERES COM PASSOS DECIDIDOS E CADERNOS DE CAMPO NAS MÃOS. ERA 22:30 HORAS, E A CIDADE, ENVOLTA PELA BRISA AMENA DA NOITE, PARECIA RESPIRAR COM OUTRA CADÊNCIA. NÃO SABÍAMOS AO CERTO O QUE ENCONTRARIAMOS NO TRAJETO, MAS SABÍAMOS O QUE CARREGÁVAMOS: CORPOS FEMININOS, HISTÓRIAS DE MEDO E A OUSADIA DE CAMINHAR ONDE O SILÊNCIO PARECIA AVISAR QUE NÃO DEVERÍAMOS ESTAR.**

**A ESCURIDÃO TRAZ UMA TEXTURA DIFERENTE ÀS RUAS QUE, SOB O SOL, TÊM OUTRO SIGNIFICADO. ANDÁVAMOS POR TERRITÓRIOS JÁ NOSSOS, MAS QUE À NOITE SE TORNAVAM HOSTIS. MINHAS AMIGAS APRESSAVAM O PASSO, COMO SE O MOVIMENTO RÁPIDO PUDESSE APAGAR A SENSAÇÃO DE VULNERABILIDADE. EU, NO ENTANTO, ME DEIXAVA ENVOLVER PELO ESPAÇO, TENTANDO ENXERGÁ-LO PARA ALÉM DO MEDO.**

LOGO NA SAÍDA, PERCEBI QUE MEU OLHAR DE ARQUITETA NÃO ME DEIXARIA, MAS ALGO NELE PARECIA EMBAÇADO. A CIDADE, COM SUAS LINHAS E ESTRUTURAS, ERA TAMBÉM UM ORGANISMO PULSANTE, CHEIO DE RECADOS INVISÍVEIS. PAREDES QUE ABAFAM SUSSURROS, CALÇADAS QUE ESTREITAM A LIBERDADE, POSTES QUE ILUMINAM COM PARCIMÔNIA. TUDO PARECIA SUSSURRAR: "VÃO EMBORA."

PARAMOS NO PORTÃO CENTRAL DO CAIS, ONDE COMECEI A FALAR DA METODOLOGIA E DA CAMINHADA. EXPLIQUEI POUCO, MAIS POR INSTINTO DO QUE POR ESCOLHA. SENTIA QUE CADA PASSO SERIA UM DIÁLOGO ENTRE NÓS E A CIDADE, E QUE QUALQUER EXPLICAÇÃO DETALHADA PARECERIA INSUFICIENTE DIANTE DO QUE ESTÁVAMOS PRESTES A VIVER.

A CALÇADA ESTREITA DA MAUÀ NOS EMPURRAVA CONTRA O MURO. DE UM LADO, O CONCRETO. DO OUTRO, OS CARROS. CADA PASSO ECOAVA O SOM DOS NOSSOS MEDOS. A CAMINHADA TINHA UM PESO ESTRANHO, COMO SE NOSSOS CORPOS, CARREGADOS POR TANTAS NARRATIVAS DE VIOLÊNCIA, PROJETASSEM O PERIGO EM CADA ESQUINA. NÃO DEMOROU PARA QUE O PRIMEIRO ASSOBO RASGASSE O SILÊNCIO.

DOIS HOMENS NOS SEGUIAM. NÃO PODÍAMOS CONFIRMAR, MAS SENTÍAMOS. PORQUE SER MULHER TAMBÉM É CARREGAR UM SEXTO SENTIDO MOLDADO PELA EXPERIÊNCIA. CADA RUÍDO SE AMPLIFICAVA, CADA SOMBRA PARECIA UM VULTO. NÃO HAVIA TEMPO PARA A CONTEMPLAÇÃO QUE EU HAVIA IMAGINADO AO PROPOR O PASSEIO. MEU CADERNO PERMANECIA FECHADO, PESADO NAS MÃOS.

AVANÇAMOS ATÉ O EMBARCADERO, ONDE AS LUZES ARTIFICIAIS TENTAVAM NOS CONVENCER DE QUE AQUELE ERA UM ESPAÇO SEGURO. MAS HAVIA UMA BARREIRA NA ENTRADA, UM ESTACIONAMENTO QUE SEPARAVA O PÚBLICO DO PRIVADO. A SENSÇÃO DE EXCLUSÃO ESTAVA NAS PLACAS, NOS PORTÕES, NAS REGRAS. APENAS UMA DE NÓS CONSEGUIU ENTRAR, PARA USAR O BANHEIRO. ERA COMO SE NOSSOS CORPOS NÃO FOSSEM BEM-VINDOS ALI, NEM PARA NECESSIDADES BÁSICAS.

QUANDO VOLTAMOS À ORLA DO GUAÍBA, A ILUMINAÇÃO REVITALIZADA TROUXE UM RESPIRO. CRIANÇAS BRINCAVAM EM BALANÇOS, FAMÍLIAS CAMINHAVAM DESPREOCUPADAS. ALI, POR UM MOMENTO, PARECIA POSSÍVEL ACREDITAR QUE A CIDADE ERA NOSSA TAMBÉM. MAS O ALÍVIO FOI BREVE. OS HOMENS QUE NOS SEGUIAM RESSURGIRAM, E A TENSÃO VOLTOU A PERCORRER NOSSOS CORPOS COMO UM ARREPIO COLETIVO.

O TRECHO ESCURO ADIANTE NOS FORÇOU A MUDAR OS PLANOS. ENCERRAMOS O TRAJETO ANTES DO PREVISTO, UM CORTE QUE PARECIA CARREGAR TODAS AS LIMITAÇÕES IMPOSTAS ÀS MULHERES. AVISTAMOS UMA LONA À BEIRA DO GUAÍBA, DE ONDE VINHA UMA MÚSICA ALTA. ERA UMA FESTA PRIVADA, COM SEGURANÇAS NA ENTRADA. DECIDIMOS PEDIR UM CARRO DE APLICATIVO ALI MESMO, ENQUANTO A LEVE ILUMINAÇÃO NOS DAVA UMA FALSA SENSAÇÃO DE PROTEÇÃO.

OS MINUTOS DE ESPERA SE ARRASTARAM. O MEDO PARECIA FAZER O TEMPO SE DOBRAR, COMO SE O RELÓGIO ZOMBASSE DA NOSSA INQUIETAÇÃO. QUANDO O CARRO CHEGOU, ENTRAMOS APRESSADAS, E O ALÍVIO VEIO APENAS AO AVISTARMOS A TRAVESSA DOS VENEZIANOS, NA CIDADE BAIXA.

Lá, TUDO ERA DIFERENTE. CONHECIAMOS AQUELAS RUAS, SEUS BARES E BECOS ILUMINADOS POR UMA BOEMIA QUE, DE ALGUMA FORMA, NOS ABRAÇAVA. CAMINHAMOS MAIS DEVAGAR, QUASE COMO SE ESTIVÉSSEMOS FLUTUANDO. RIAMOS, FALÁVAMOS ALTO. O MEDO FICOU PARA TRÁS, MAS NÃO SEM DEIXAR MARCAS.

MAIS TARDE, SOZINHA EM CASA, ABRI MEU CADERNO. AS PÁGINAS AINDA ESTAVAM EM BRANCO, MAS MINHA CABEÇA ESTAVA CHEIA DE PERGUNTAS. O QUE FAZ DA CIDADE UM ESPAÇO TÃO EXCLUDENTE PARA NÓS? POR QUE O MEDO É A TRILHA SONORA DO CAMINHAR FEMININO?

**CAMINHAR à NOITE NÃO FOI APENAS UM ATO DE RESISTÊNCIA. FOI UM DIÁLOGO TENSO ENTRE NÓS, O ESPAÇO E OS CÓDIGOS INVISÍVEIS QUE DELIMITAM ONDE PODEMOS ESTAR. NO FINAL, NÃO SÃO AS RUAS QUE NOS IMPEDEM, MAS AS HISTÓRIAS QUE CARREGAMOS. AINDA ASSIM, CONTINUAREMOS CAMINHANDO. PORQUE RESISTIR É TAMBÉM SE PERMITIR OCUPAR O QUE NOS DISSERAM NÃO SER NOSSO.**

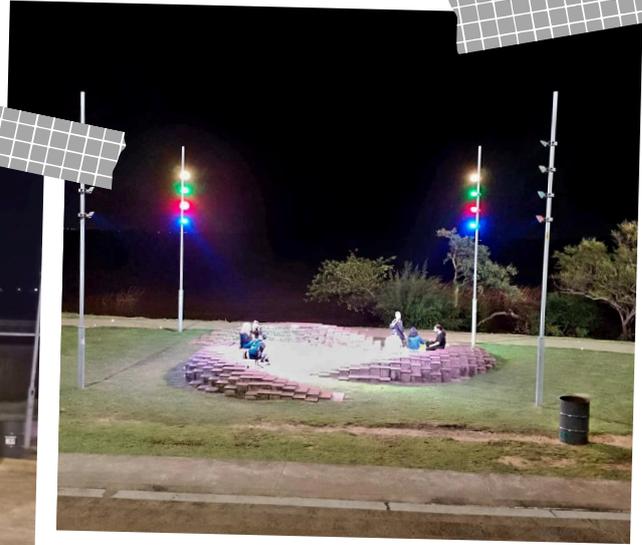
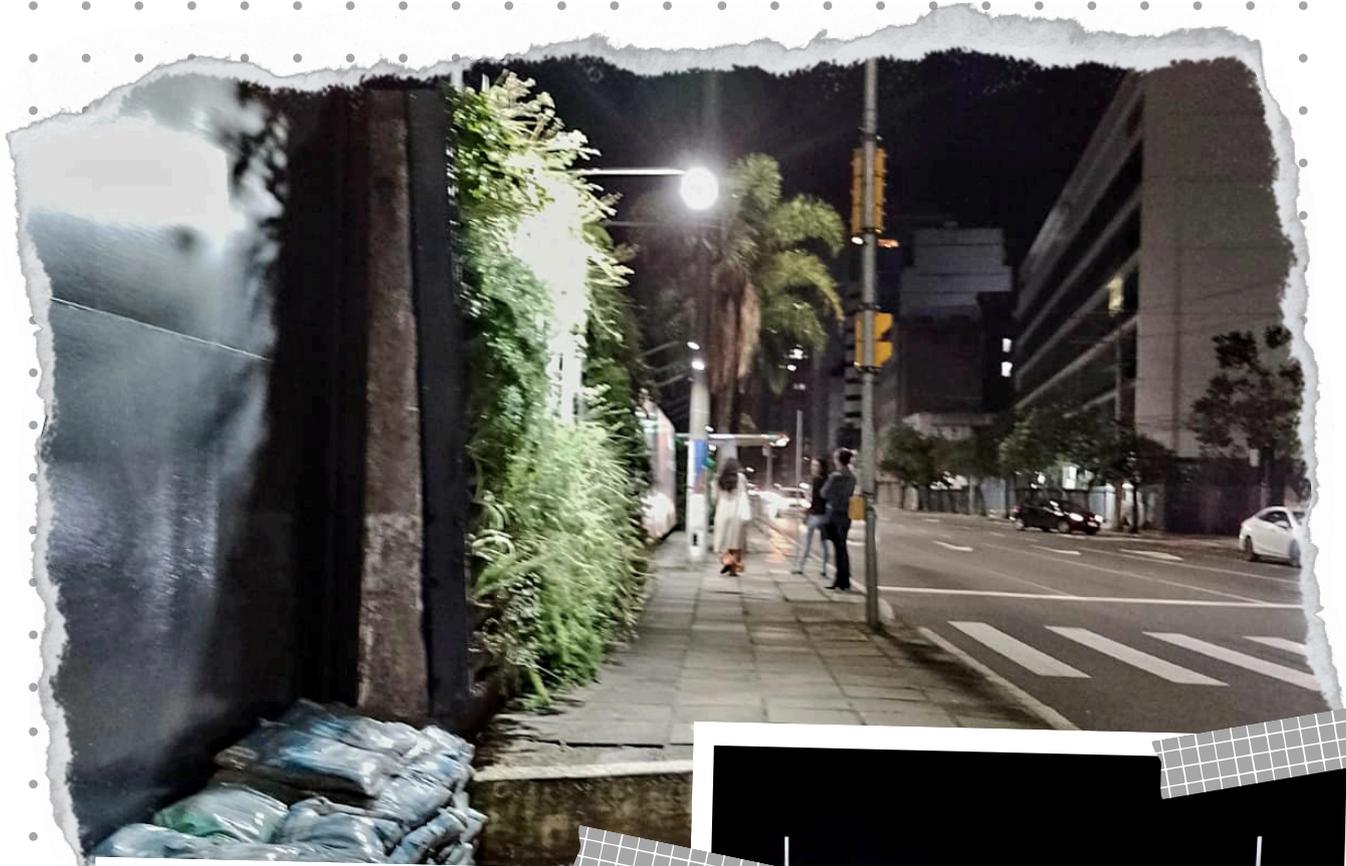


Figura 27: Caminhantes no muro da Mauá. Fonte: Autora, 2023. Figura 28: Pórtico, trecho 1. Fonte: Autora, 2023. Figura 29: Família em monumento. Fonte: Autora, 2023. Figura 30: Caminhantes. Fonte: Autora, 2023. Figura 31: Lambe-lambe elaborado pela autora e colado poste na caminhografia noturna das mulheres. Fonte: Autora, 2023.

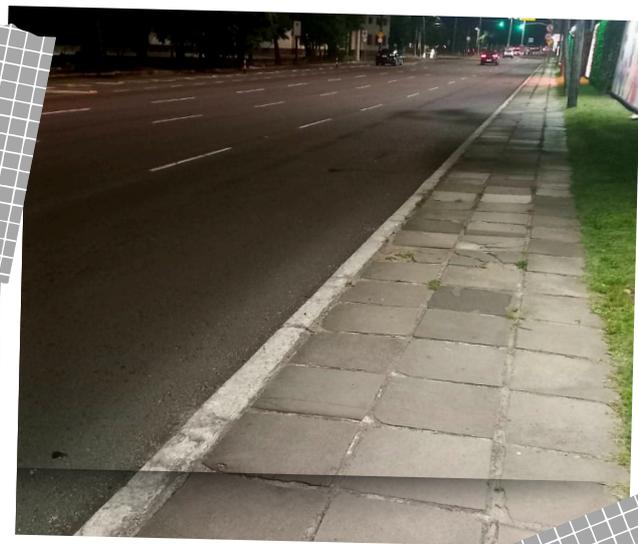
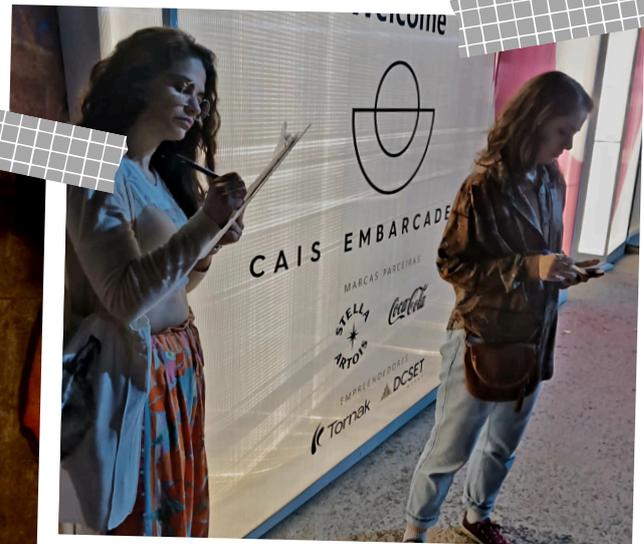
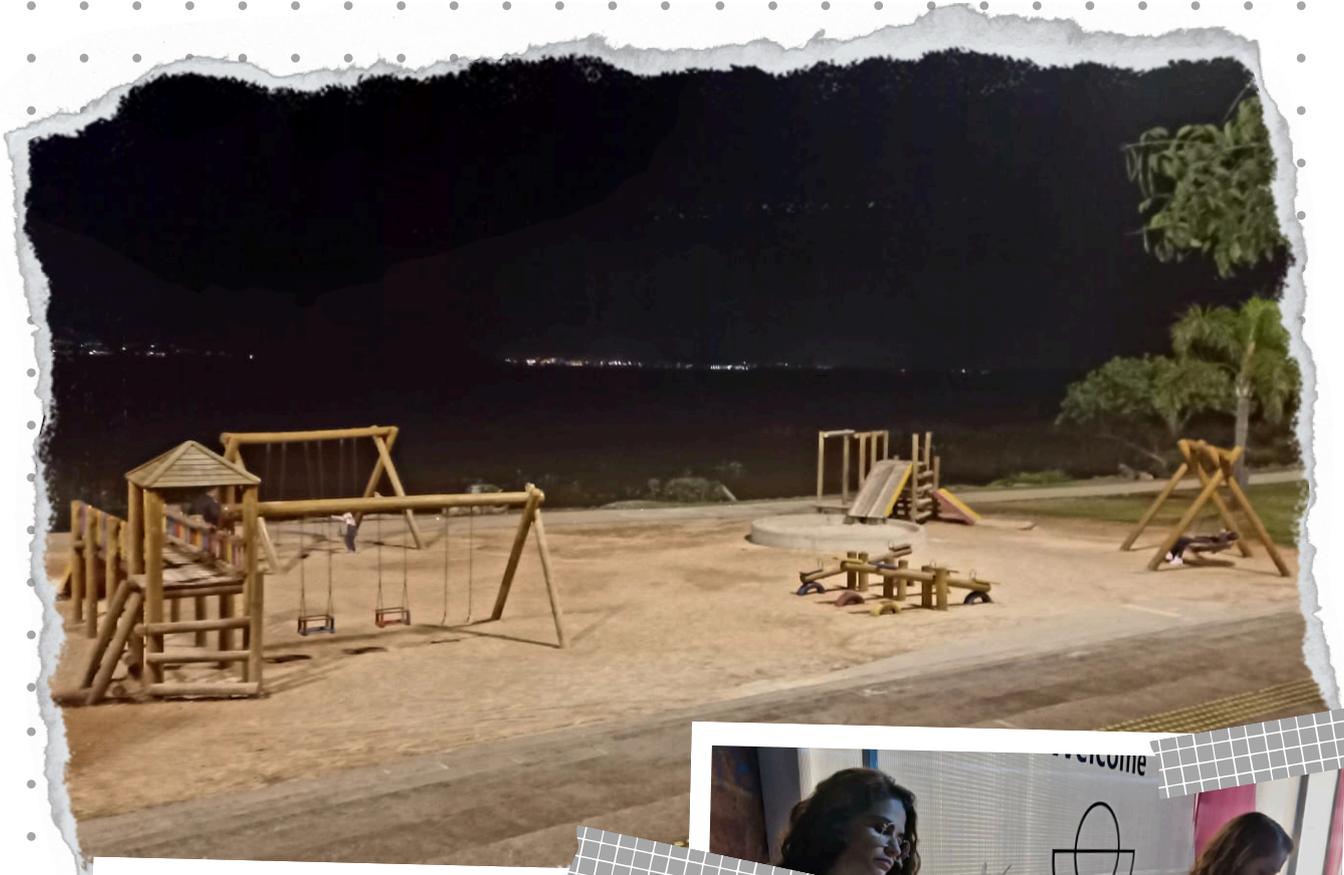


Figura 32: Praça infantil, trecho 1. Fonte: Autora, 2023. Figura 33: Placa na entrada do Embarcadeiro. Fonte: Autora, 2023. Figura 34: Caminhantes na entrada do Embarcadeiro. Fonte: Autora, 2023. Figura 35: Caminhógrafa colando lambe-lambe. Fonte: Autora, 2023. Figura 36: Av. Mauá vazia. Fonte: Autora, 2023.

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Clarice Lispector

"Transgredir, porém, os meus próprios limites me fascinou de repente. E foi quando pensei em escrever sobre a realidade, já que essa me ultrapassa. Qualquer que seja o que quer dizer realidade"

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Elza Soares

"A mulher do fim do mundo é aquela que busca, é aquela que grita, que reivindica, que sempre fica de pé."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Rosa Luxemburgo

"Por um mundo onde sejamos socialmente iguais, humanamente diferentes e totalmente livres."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Bertha Lutz

"Recusar à mulher igualdade de direitos em virtude do sexo é negar justiça à metade da população."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Audre Lorde

"Desejo que você se sinta poderosa a ponto de rever seus medos."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Carolina Maria de Jesus

"Desejo que você reconheça a liberdade em sua vida."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Conceição Evaristo

"Desejo que você desfrute da calma e do silêncio para poder falar e ser ouvida sobre o que sente."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Angela Davis

"Não estou mais aceitando as coisas que não posso mudar. Estou mudando as coisas que não posso acitar."

**caminhar**  
**urbano**  
**feminino**

Rosa Parks

"Desejo que você seja lembrada como alguém que foi livre e inspire outras a serem também."

O QUE TRANSBORDA

4

**DESEJO QUE VOCÊ SE SINTA PODEROSA AO PONTO DE REVER  
SEUS MEDOS.  
AUDRE LORDE**

## 4. O QUE TRANSBORDA

O espaço urbano reflete as dinâmicas sociais, econômicas e políticas que moldam as cidades, influenciando diretamente as experiências dos cidadãos que o habitam. Para as mulheres, caminhar pelas ruas da cidade é um ato permeado por significados e desafios. A forma como os espaços são projetados, revitalizados ou negligenciados determina não apenas a segurança, mas também o nível de inclusão e pertencimento que cada pessoa sente ao ocupá-los.

### MAPA DOS LOCAIS DE ESTUDO

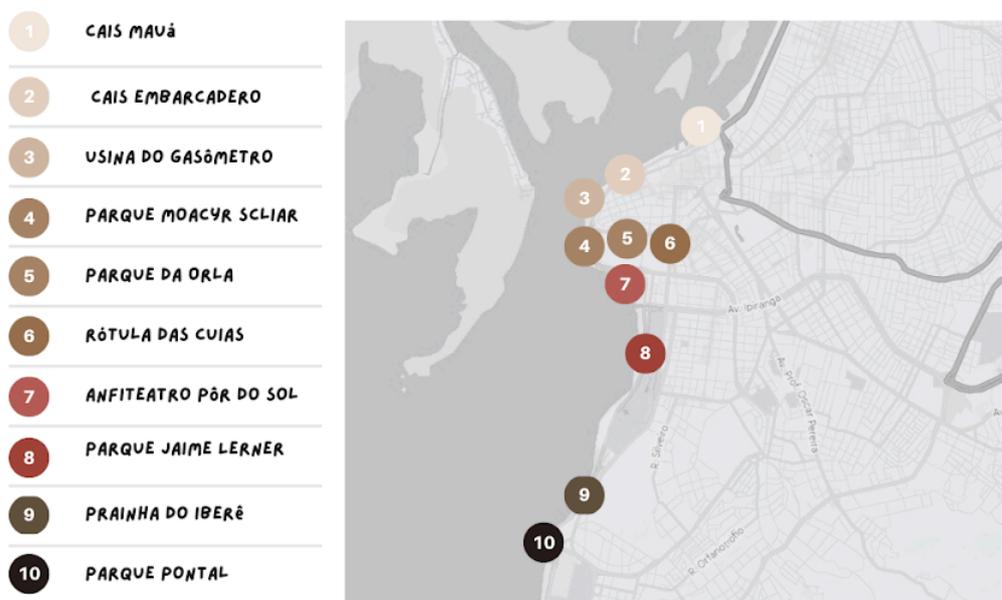


Figura 38 - Mapa situando área de estudo. Fonte: Google Maps ilustrado pela autora, 2024.

A Orla do Guaíba, em Porto Alegre, é um dos espaços urbanos mais emblemáticos da cidade, reunindo equipamentos culturais, parques e espaços de lazer que desempenham um papel fundamental na dinâmica social e econômica da

capital gaúcha. No entanto, a gestão e a revitalização dessas áreas apresentam desafios complexos, envolvendo questões patrimoniais, ambientais e de acessibilidade.

O Cais Mauá e o Cais Embarcadero exemplificam a evolução da relação entre a cidade e o rio. O primeiro, de grande valor histórico, enfrenta dificuldades relacionadas à preservação e à viabilidade econômica. Já o segundo surge como um modelo de requalificação, abrigando espaços culturais, gastronômicos e de lazer. Entretanto, sua implantação também levanta preocupações sobre gentrificação e privatização de espaços públicos.

Outro ícone da cidade, a Usina do Gasômetro, passou por um recente processo de restauração. Seu desafio atual é manter-se acessível e inclusiva, garantindo uma programação cultural diversificada. Seu entorno está diretamente conectado ao Parque Urbano Moacyr Scliar, ao Parque da Orla e à Rótula das Cuias, espaços remodelados para atender às demandas contemporâneas de lazer e mobilidade. Entretanto, essas intervenções também geram debates sobre a preservação da identidade local e os impactos sociais das mudanças urbanísticas.

O Parque Urbano Moacyr Scliar desempenha um papel essencial na requalificação da orla, oferecendo áreas de lazer, contemplação e convívio social. Seu projeto contempla ciclovias, espaços esportivos, áreas de descanso e uma vista privilegiada do pôr do sol sobre o Guaíba, tornando-se um ponto de encontro para moradores e turistas. Sua estrutura reforça a importância da acessibilidade e do uso democrático dos espaços públicos.

Já o Parque da Orla está em processo de revitalização, mas ainda não há informações precisas sobre o andamento do projeto. Entre as melhorias previstas, destacam-se a instalação de uma roda-gigante, pontos comerciais, um espaço para eventos e um pórtico. Apesar do potencial turístico, o projeto recebeu críticas por questões estéticas e pela remoção de árvores. A Rótula das Cuias, por sua vez, permanece como um símbolo cultural e um ponto de referência urbana.

O Anfiteatro Pôr do Sol, tradicional palco de eventos culturais, enfrenta problemas recorrentes de manutenção e falta de investimentos por parte do poder

público. Em contrapartida, a Prainha do Iberê proporciona uma conexão mais direta com a natureza e o rio, funcionando como espaço de lazer e contemplação. Sua proximidade com a Fundação Iberê Camargo reforça o vínculo entre a cidade, a paisagem e a arte.

O Parque Jaime Lerner tornou-se um espaço dinâmico para lazer, esporte e cultura após sua revitalização. Com infraestrutura moderna, oferece ciclovias, quadras esportivas e áreas de caminhada à beira do Guaíba. No entanto, enfrenta desafios como a necessidade de manutenção constante, a escassez de áreas arborizadas e questões de acessibilidade.

O Parque Pontal exemplifica o embate entre interesses privados e a necessidade de preservar espaços públicos acessíveis. O projeto trouxe melhorias na infraestrutura e ampliação das áreas de lazer, mas também gerou críticas devido à construção de um shopping, consultórios médicos e um hotel, reforçando questionamentos sobre a privatização da orla e seus impactos sociais.

A revitalização dos espaços urbanos também influencia diretamente a segurança e a experiência das mulheres na cidade. Ambientes bem iluminados, com usos diversificados e fluxo constante de pessoas, reduzem a sensação de insegurança e tornam os espaços mais acolhedores. O urbanismo pode, assim, atuar como ferramenta de inclusão e bem-estar feminino.

Entretanto, a crescente privatização de espaços públicos é uma tendência preocupante. Shoppings e espaços geridos por empresas oferecem infraestrutura e segurança, mas limitam o acesso público, excluindo parcelas da população sem recursos financeiros para frequentá-los. Esses espaços são atrativos, mas reduzem a diversidade de usos e comprometem a espontaneidade urbana.

Porto Alegre enfrenta o desafio de equilibrar desenvolvimento urbano, preservação da identidade local e direito à cidade. Garantir que a Orla do Guaíba continue sendo um espaço inclusivo, acessível e vibrante é essencial para a construção de uma cidade mais justa e democrática.

## CONTEXTOS DO TRECHO

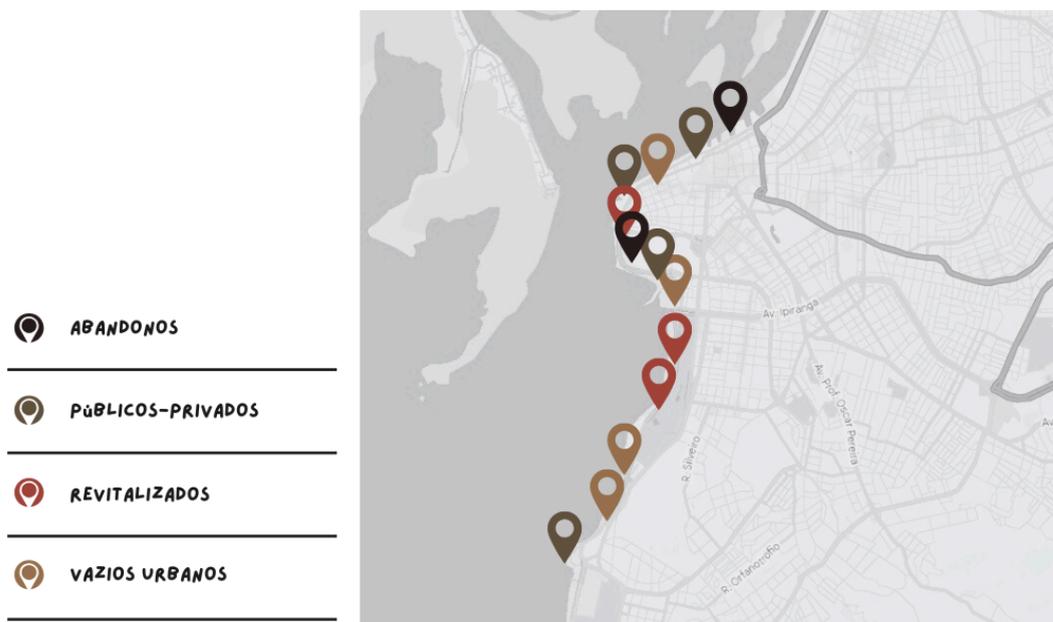


Figura 39 - Mapa contexto do trecho. Fonte: Google Maps ilustrado pela autora, 2024.

Os espaços abandonados ou em desuso representam um extremo oposto àqueles que são planejados para promover segurança e inclusão. Locais como terrenos baldios, edifícios deteriorados e áreas destinadas ao descarte de resíduos urbanos são frequentemente evitados pelas mulheres, pois a ausência de iluminação, a falta de movimentação e o abandono os tornam potenciais cenários de violência e insegurança. Esses vazios urbanos não apenas evidenciam o fracasso da gestão pública na ocupação do território, mas também reforçam as desigualdades de gênero no uso da cidade.

Em Porto Alegre, os projetos de revitalização da orla do Guaíba representam uma oportunidade de integrar segurança e inclusão na dinâmica urbana. Para que esses projetos sejam verdadeiramente democráticos, é essencial que respeitem a identidade cultural e social das comunidades locais, garantindo o acesso equitativo aos espaços requalificados. Além disso, as políticas públicas devem enfrentar a problemática dos vazios urbanos, promovendo sua transformação em parques,

praças e equipamentos culturais que incentivem o uso coletivo e a convivência. Essa reocupação é fundamental para combater a insegurança e revitalizar áreas negligenciadas da cidade.

No entanto, os grandes projetos de revitalização urbana, como os planejados para a orla do Guaíba, também levantam preocupações. Embora tenham o potencial de requalificar espaços degradados e melhorar a qualidade de vida, existe o risco da gentrificação, um processo que pode afastar populações tradicionais e limitar o acesso democrático aos novos espaços. A valorização imobiliária decorrente dessas iniciativas pode excluir justamente aqueles que mais dependem dos espaços públicos para lazer e socialização.

Além disso, um problema recorrente nesses processos de revitalização é a existência de vazios ou resquícios urbanos entre os diferentes projetos, criando descontinuidade e falta de conexão entre os espaços requalificados. Essas áreas, que deveriam servir como pontos de ligação entre parques e espaços de convivência, acabam se tornando territórios inseguros, especialmente para as mulheres que circulam a pé pela cidade. Portanto, para que a revitalização urbana seja efetiva e inclusiva, é fundamental considerar a ocupação desses vazios, garantindo um planejamento que integre de maneira fluida e segura os diferentes trechos da cidade.

O espaço de estudo passou por quatro grandes transformações urbanísticas, que trouxeram melhorias significativas para a região, mas também resultaram em desafios, especialmente no que diz respeito ao consumo e à especulação imobiliária. Locais como os trechos 1 e 3 da orla, conforme ilustrado na figura 40, apresentam-se como áreas mais dinâmicas e democráticas. Enquanto um se destaca pela vocação contemplativa, o outro é mais voltado para a prática esportiva, tornando-se referências positivas na ressignificação dos espaços urbanos.

## TRANSFORMAÇÕES URBANAS



Figura 40 - Mapa de transformações urbanas. Fonte: Google Maps ilustrado pela autora, 2024.

O Cais Embarcadero e o Parque Pontal apresentam um urbanismo voltado para o consumo, com maior número de restrições e regras, uma vez que são espaços de caráter público-privado. Embora revitalize áreas anteriormente degradadas e marginalizadas, sua apropriação é guiada pelo capital, criando barreiras sutis que delimitam quem pode frequentar e usufruir desses locais. Embora se apresentem como espaços públicos, na prática, essa abertura é seletiva e condicionada.

A multifuncionalidade do local de estudo, conforme ilustrado na Figura 41, reflete-se positivamente na diversidade de usos e atividades. No entanto, é importante destacar que as áreas comerciais predominam no espaço. Além disso, o comércio irregular, que inicialmente fazia parte do projeto de revitalização, acabou sendo deslocado. Apesar da promessa de inclusão, conforme observado nas caminhografias, isso não se concretizou. A licitação para os bares foi aberta, mas os contemplados foram grandes empresários já estabelecidos na cidade. Como consequência, o comércio local, que antes se concentrava próximo à Usina do

Gasômetro, no início do Trecho 1 da Orla, foi deslocado para um vazio urbano, onde tenta, de maneira precária, manter-se ativo.

## USOS E ATIVIDADES



Figura 41 - Mapa de usos e atividades. Fonte: Google Maps ilustrado pela autora, 2024.

O urbanismo pode ser uma ferramenta poderosa para transformar a relação das mulheres com a cidade. Projetos que priorizam a inclusão e a acessibilidade, aliados a uma gestão participativa, podem criar espaços que refletem a diversidade da sociedade. A cidade deve ser pensada para acolher todas as suas habitantes, independentemente de suas necessidades ou condições.

A insegurança associada a espaços ociosos impacta diretamente o direito à cidade das mulheres. Caminhar sem medo, especialmente à noite, é uma liberdade que muitas vezes é negada devido à negligência com a manutenção e a ocupação do espaço público. Para reverter essa realidade, é fundamental transformar esses

locais em áreas ativas e convidativas, promovendo usos diversos que estimulem a circulação e a convivência.

## TERMÔMETRO DO MEDO

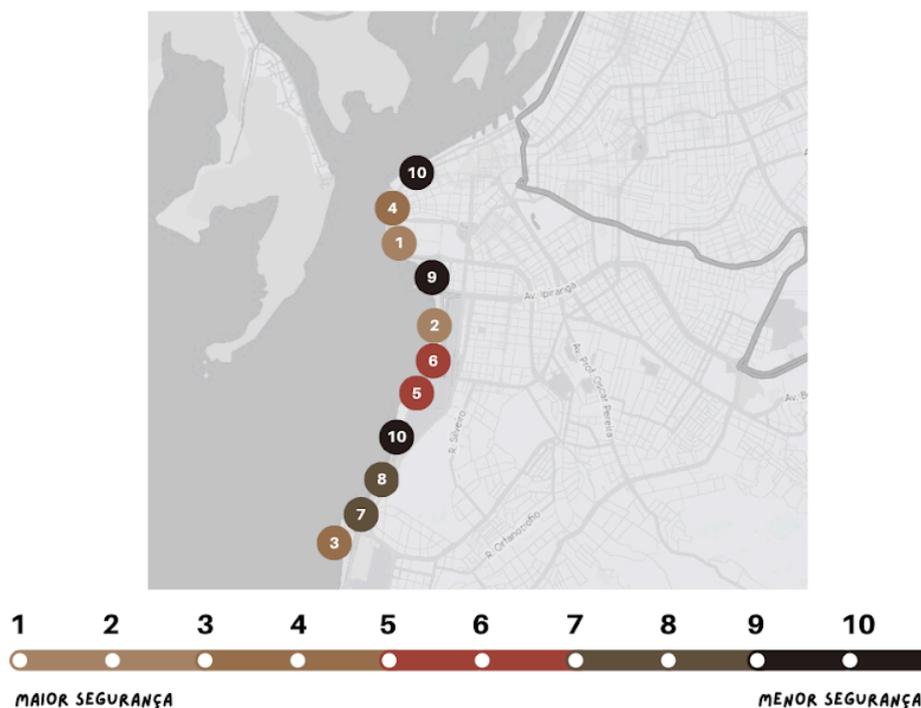


Figura 42 - Mapa termômetro do medo. Fonte: Google Maps ilustrado pela autora, 2024.

Os espaços públicos vão muito além de meras estruturas físicas; são locais de encontro, convivência e exercício da cidadania. São territórios onde se constroem identidade, pertencimento e igualdade. No entanto, para muitas mulheres, ocupar plenamente a cidade ainda é um desafio permeado pelo medo e pela insegurança. Essa realidade não decorre de um temor infundado, mas de um histórico de violências sistemáticas, da omissão do poder público e de uma sociedade que falha em garantir a segurança feminina nos espaços urbanos.

A experiência das mulheres na cidade é marcada por constantes estratégias de proteção: evitar determinados locais e horários, traçar rotas mais seguras,

caminhar em grupos, carregar objetos de defesa. Esse "termômetro do medo", como ilustrado na figura 42, reflete a desigualdade de gênero nas cidades e a ausência de um planejamento urbano que considere a perspectiva feminina. Uma cidade que não garante a liberdade de ir e vir das mulheres é uma cidade que exclui e perpetua desigualdades. Locais abandonados e vazios urbanos tornam-se ainda mais hostis, dificultando a mobilidade feminina e intensificando a sensação de vulnerabilidade.

A luta por cidades mais seguras e inclusivas não deve ser vista apenas como uma pauta feminista, mas como uma demanda urgente por justiça social. Espaços bem iluminados, acessíveis, dinâmicos e diversos beneficiam toda a sociedade, promovendo interação, pertencimento e bem-estar coletivo. Quando o planejamento urbano incorpora a experiência feminina, torna-se mais eficiente e acolhedor para todos.

Apesar disso, muitas cidades ainda ignoram essa questão. O medo limita o uso dos espaços urbanos por parte das mulheres, tornando as atividades cotidianas como andar na rua, pegar transporte público ou frequentar praças e parques verdadeiros atos de resistência. O planejamento urbano tradicional, que prioriza a funcionalidade e a mobilidade de veículos, perpetua um modelo excludente, que desconsidera a experiência daqueles que mais sofrem com a falta de segurança.

Para transformar essa realidade, é essencial colocar as vivências das mulheres no centro das políticas públicas urbanas. Ouvir suas demandas e necessidades é o primeiro passo para a construção de cidades mais seguras. Projetos que valorizem a iluminação adequada, a presença de segurança comunitária e a ocupação diversificada dos espaços são fundamentais para reduzir a violência de gênero nos ambientes urbanos.

Além disso, a implementação de programas de educação urbana e sensibilização da população são medidas imprescindíveis. A conscientização sobre a importância do respeito e da segurança das mulheres nos espaços públicos deve fazer parte de uma transformação cultural, iniciada na infância e estendida a todas as esferas da sociedade.

A liberdade de caminhar pela cidade sem medo não deveria ser um privilégio, mas um direito garantido a todas. Políticas públicas comprometidas com a inclusão e

o bem-estar das mulheres têm o potencial de transformar o ato de ocupar a cidade em uma experiência de autonomia e pertencimento. O futuro das cidades depende das ações do presente: promover espaços urbanos seguros, acessíveis e acolhedores não é apenas uma meta, mas uma obrigação.

Construir cidades onde as mulheres sejam protagonistas é o primeiro passo para um ambiente urbano verdadeiramente democrático e humano. Afinal, quando as mulheres ocupam a cidade sem medo, toda a sociedade ganha.

**O QUE CONCLUI**

**5**

**QUEM NÃO PISA NA TERRA NÃO SENTE O CHÃO..  
LUIZ MELODIA.**

## 5. O QUE CONCLUI

### 5.1. Rastros<sup>12</sup>

No início desta pesquisa, minha expectativa era de que o deslocamento pela Orla do Guaíba fosse fluido e acessível. No entanto, ao longo das caminhografias realizadas, percebi que muitas dificuldades enfrentadas pelas mulheres no espaço urbano foram normalizadas ao longo do tempo. A ausência de um planejamento urbano adequado impõe barreiras invisíveis que, muitas vezes, são internalizadas, restringindo a livre circulação e a permanência das mulheres na cidade.

A caminhografia revelou-se uma metodologia poderosa para captar as nuances da experiência do corpo-mulher no espaço público. Mais do que observar as transformações arquitetônicas e urbanísticas da orla, essa prática permitiu um mergulho sensível nas sensações vivenciadas durante o percurso. O corpo em movimento registrou não apenas os desafios estruturais, mas também as emoções que permeiam cada trajeto, desde a apreensão em trechos mal iluminados até o alívio ao encontrar espaços mais seguros e acolhedores.

---

<sup>12</sup> O conceito de rastro (trace) em Jacques Derrida é central para sua filosofia e está intimamente ligado à desconstrução. Ele é usado para questionar noções tradicionais de presença, identidade e significado. Aqui estão os aspectos principais do conceito: 1. Rastro como marca de ausência e diferença. O rastro é aquilo que remete a algo que já passou e que nunca pode ser totalmente presente. Ele é uma marca de ausência — um vestígio que aponta para algo que existiu, mas que, no momento de sua percepção, já está ausente. Derrida rejeita a ideia de uma presença absoluta e argumenta que todo significado depende de algo que falta. 2. O rastro e o diferir. Derrida conecta o rastro ao conceito de *différance*, que significa tanto "diferir" quanto "adiar". O rastro indica que todo significado está em constante adiamento, nunca completamente presente ou fixado, porque sempre depende de contextos e relações com outros significados. 3. Rastro na linguagem e no significado. Para Derrida, o rastro está presente em todo sistema de significação. Nenhuma palavra ou conceito pode ser entendido isoladamente; eles carregam os traços de outros significados que os precederam ou com os quais se relacionam. Essa ideia subverte a noção de que a linguagem poderia ser um sistema estável e transparente. 4. Rastro e desconstrução. O rastro é uma ferramenta para Derrida mostrar como os sistemas de pensamento ou textos dependem de algo que eles tentam excluir ou suprimir, mas que, paradoxalmente, também os sustenta. Esse processo revela as tensões e as contradições dentro de qualquer estrutura de significado. DERRIDA, Jacques. Da gramatologia. Tradução de Miriam Chnaiderman e Renato Janine Ribeiro. São Paulo: Perspectiva, 2011.

Ao longo das caminhografias das mulheres, tornou-se evidente que todos os sentidos são essenciais para compreender a cidade. O ato de caminhar não se restringe à dimensão física do deslocamento, mas envolve percepções táteis, sonoras, visuais e olfativas que moldam nossa relação com o ambiente urbano. Muitas dessas experiências passam despercebidas no cotidiano, pois estamos habituadas a ignorar certos desconfortos e a adaptar nossos percursos em função da segurança.

O medo, um sentimento recorrente nos relatos registrados no caderno de campo, manifesta-se de diversas formas: na escolha de trajetos estratégicos, na redução do tempo de permanência em determinados espaços e na necessidade constante de vigilância. Esse sentimento impõe restrições que não são enfrentadas por outros grupos sociais, evidenciando as desigualdades de gênero na ocupação dos espaços públicos. Assim, percebe-se que o direito à cidade, proclamado como universal, ainda não se efetiva plenamente para todas as mulheres.

A orla, enquanto espaço de lazer e sociabilidade, reflete as contradições do planejamento urbano das cidades. Enquanto algumas áreas são revitalizadas e se tornam mais acessíveis, outras permanecem negligenciadas, carentes de infraestrutura e segurança. Essa desigualdade na distribuição dos recursos urbanos reforça a fragmentação da cidade, limitando o acesso pleno ao espaço público para determinados grupos sociais.

O caderno de campo tornou-se um aliado fundamental nesse processo de investigação. Nele, registrei não apenas os elementos físicos da cidade, mas também as sensações e reflexões despertadas pelo percurso. Esse registro possibilitou uma leitura mais aprofundada do espaço urbano, funcionando tanto como uma válvula de escape para os momentos de tensão quanto como um instrumento de análise crítica sobre a relação entre corpo-mulher e cidade.

Outro aspecto relevante desta pesquisa foi a compreensão de como diferentes marcadores sociais, como raça, classe e identidade de gênero, afetam a experiência das mulheres na cidade. Como mulher branca, heterossexual, arquiteta e urbanista, minha abordagem nesta pesquisa se concentra no recorte de gênero e

classe social. No entanto, reconheço que essa perspectiva tem suas limitações, uma vez que não contempla a diversidade de corpos e experiências femininas. A intersecção dessas questões reforça a necessidade de um planejamento urbano verdadeiramente inclusivo.

Diante dessas reflexões, torna-se evidente que a transformação da cidade em um espaço mais seguro e acolhedor para todas as mulheres não depende apenas de melhorias na infraestrutura física. É fundamental uma mudança estrutural no planejamento urbano, que considere a diversidade dos corpos e das experiências das mulheres. O direito à cidade deve se concretizar como uma realidade tangível, garantindo liberdade de deslocamento, permanência e pertencimento.

Esta pesquisa não se encerra em suas conclusões formais, mas se expande em novas caminhadas, novas perspectivas e novas formas de reivindicação do espaço urbano. O caminhar, nesse contexto, não é apenas um ato de deslocamento, mas um gesto político de ocupação e ressignificação da cidade. Cada passo dado carrega o potencial de transformação, reafirmando que a presença das mulheres nos espaços públicos é um direito inalienável.

Que esta investigação possa inspirar não apenas mudanças na estrutura da cidade, mas também novas reflexões sobre como vivemos e experimentamos o espaço urbano. A cidade precisa ser repensada para acolher todos os corpos, respeitando suas singularidades e garantindo condições igualitárias de uso e permanência. O caminhar segue como ferramenta de resistência, transformação e reivindicação de um direito que deve ser garantido a todas as mulheres.

Além disso, este trabalho tem o intuito de fornecer um suporte metodológico para futuras caminhógrafas que desejem compreender melhor essa abordagem voltada para a experiência feminina. Dispor desse recurso antes de colocar o corpo-mulher em campo pode contribuir para um entendimento mais profundo da metodologia e de suas potencialidades.

A caminhografia possibilita uma vivência mais atenta e sensível do espaço urbano. Ao caminhar de maneira mais lenta e reflexiva, percebemos a complexidade da cidade e como o corpo reage de diferentes formas a distintas situações. Há momentos em que o medo se manifesta, impondo limites ao percurso, enquanto em

outras ocasiões, a energia e a determinação impulsionam a continuidade da caminhada. Compreender essas dinâmicas é essencial para pensar em estratégias que garantam o direito das mulheres à cidade de forma plena e segura.

### **(DES) BORDA**

O estudo apresentado percorre um trajeto já familiar aos gaúchos, mas que, ao ser revisitado, revela muito mais do que aparenta à primeira vista. Andar, embora seja um ato cotidiano, carrega em si a possibilidade de nos transformar, permitindo que nossos passos se tornem, de certo modo, os passos de outros. Prosseguir, por sua vez, é uma tarefa ambiciosa, que não apenas segue as pegadas alheias, mas também absorve o mundo ao redor, inscrevendo-se no corpo. Essa experiência formadora, embora profundamente sensorial e corporal, não prescinde de embasamento teórico.

No contexto da maior enchente da história de Porto Alegre, vivida durante o desenvolvimento desta pesquisa, tornou-se impossível ignorar o impacto desse evento sobre o local que estudei nos últimos meses. Ainda que as caminhografias urbanas das mulheres realizadas já estivessem concluídas momentaneamente, a tragédia me levou a visitar o espaço com um olhar renovado, marcado por sentimentos de perda e resiliência.

Como moradora diretamente afetada pela enchente, que me obrigou a deixar minha casa durante esse período desafiador, compartilho aqui reflexões que surgiram ao retomar o percurso da pesquisa após o desastre. Esses pensamentos entrelaçam minha experiência pessoal, marcada pelo recente retorno ao lar, com análises urbanas sobre o espaço, revelando as complexidades que tornam este lugar tão único e singular.



Figura 51: Pintura em muro intitulada "Chimelo". Tem como referência outra obra, do ilustrador Bruno Ortiz Monllor. Divulgação/Instagram Filipe Harp. 2024.

PORTO ALEGRE DIA 22 DE MAIO DE 2024.

A MANHÃ SURTIU CINZA, COMO SE O CÉU REFLETISSE O LUTO QUE PAIRAVA SOBRE A CIDADE. APÓS 20 DIAS LONGE DE CASA, RETORNO A PORTO ALEGRE E ME DEPARO COM A DEVASTAÇÃO DEIXADA PELA MAIOR ENCHENTE DE TODOS OS TEMPOS. ANGUSTIADA, SOUBE QUE AMIGOS PERDERAM TUDO NA TRAGÉDIA. TENTAVA AJUDAR COMO PODIA, AINDA QUE SEM SABER EXATAMENTE COMO.

CAMINHO PELA ORLA DO GUAÍBA COM MEU CADERNO DE CAMPO NAS MÃOS, TENTANDO TRADUZIR EM PALAVRAS O QUE OS OLHOS MAL CONSEGUEM ABRACAR. SOU ARQUITETURA E URBANISMO, MAS, HOJE, SINTO-ME MAIS COMO UMA ARQUEÓLOGA DE UM LUGAR RECÉM-DEVASTADO. A ENCHENTE DE 2024 NÃO FOI APENAS UMA INVASÃO DE ÁGUAS. FOI UM MARCO, UM GOLPE PROFUNDO EM TODO ESTADO.

A CADA PASSO, OUÇO O SOM DO BARRO QUE GRUDA NOS SAPATOS, UM ECO SURDO QUE ACOMPANHA MINHA CAMINHADA SOLITÁRIA. AS CICLOVIAS, QUE ANTES ERAM MOLDURAS VIVAS DE RODAS E RISOS, ESTÃO APAGADAS, COBERTAS POR UMA FINA CROSTA DE LAMA RESSECADA. MEU LÁPIS HESITA NA PÁGINA BRANCA, COMO SE O PESO DE DESCREVER ESTA CENA FOSSE MAIOR DO QUE CONSIGO SUPORTAR.

ALI ONDE CRIANÇAS CORRIAM, EM UMA PRAÇA COM BRINQUEDOS DE MADEIRA, ONDE VENDEDORES AMBULANTES ESPALHAVAM SUAS CORES E AROMAS, REINA AGORA UM SILÊNCIO OPRESSOR. OS BANCOS, E AS ARQUIBANCADAS QUE EM OUTRO MOMENTO LOCAL DE CONTEMPLAÇÃO E DESCANSO, ESTÃO SUJOS DE LAMA, COM MARCAS DE ÁGUA QUE SUBIRAM ALÉM DO IMAGINÁVEL. UM DELES PARECE TER SIDO ENGOLIDO PELO SOLO, CENÁRIO DE DEVASTAÇÃO.

A VEGETAÇÃO À BEIRA DO LAGO PARECE ABATIDA, SUAS RAÍZES EXPOSTAS COMO VEIAS DE UM CORPO FERIDO. AS ÁRVORES, COM MARCAS DE BARRO, SUAS FOLHAS MISTURADAS À SUJEIRA DEIXADA PELO RECUE DAS ÁGUAS. NO MEU CADERNO, RABISCO LINHAS IRREGULARES, TENTANDO CAPTURAR O CONTRASTE ENTRE O VERDE SOBREVIVENTE E O MARROM DO DESASTRE. O GUAÍBA, QUE TANTAS VEZES NOS ACOLHEU COM SUA CALMA, CARREGA UM TOM TURVO, COMO SE ESTIVESSE ENVERGONHADO DA PRÓPRIA FÚRIA.

ESCREVO NO CADERNO: O LAGO JÁ NÃO É O MESMO, E TALVEZ NUNCA MAIS SEJA. MAS COMO RECONSTRUIR ALGO QUE SE PERDEU EM TANTAS CAMADAS? MINHA MENTE VAGA PARA AS DISCUSSÕES SOBRE RESILIÊNCIA URBANA, MAS AQUI, FRENTE AO CENÁRIO DEVASTADOR, ESSES CONCEITOS PARECEM FRIOS, DISTANTES. ESTE ESPAÇO É MAIS DO QUE RUAS E ESTRUTURAS: É MEMÓRIA, VIDA COMPARTILHADA. É UM LUGAR QUE RESPIRA – OU RESPIRAVA.

INDO PARA O LOCAL ME DEPARO COM UMA PICHAGEM EM UMA PAREDE QUE NÃO SAI DO MEU PENSAMENTO: "A CIDADE AINDA VIVE". A FRASE ME GOLPEIA. HÁ ALGO DE DESAFIADOR NELA, COMO SE QUISESSE LEMBRAR QUE, MESMO SOB O PESO DO BARRO E DO LODO, HÁ ESPERANÇA. FECHO OS OLHOS POR UM INSTANTE, TENTANDO OUVIR A CIDADE ALÉM DA DESTRUIÇÃO. O SOM DE UM MARTELO AO LONGE ANUNCIA RECONSTRUÇÃO. UM PEQUENO GRUPO DE PESSOAS COLETA DESTROÇOS, RINDO ENTRE SI APESAR DOS PESARES. PENSO EM COMO O HUMANO É TEIMOSO EM SUA CAPACIDADE DE RECOMEÇAR, MESMO DIANTE DO CAOS.

O VENTO TRAZ O CHEIRO FORTE DA ÁGUA, NADA AGRADÁVEL, MISTURADO AO DAS COISAS QUE ELA CARREGOU E DEIXOU PARA TRÁS. O GUAÍBA PARECE OLHAR DE VOLTA, COM SUA SUPERFÍCIE QUEBRADA TENTANDO REFLETIR FRAGMENTOS DO CÉU. TALVEZ ELE TAMBÉM ESTEJA SE REFAZENDO, ASSIM COMO A CIDADE, ASSIM COMO NÓS.

ENQUANTO O SOL TENTA RASGAR O CINZA, LEVANTO-ME, GUARDANDO O CADERNO NA BOLSA. HÁ MUITO O QUE FAZER, MUITO O QUE CURAR. CAMINHO DE VOLTA, COM OS SAPATOS PESADOS DE LAMA, MAS O CORAÇÃO UM POUCO MAIS LEVE. A CIDADE AINDA VIVE, E NÓS TAMBÉM.

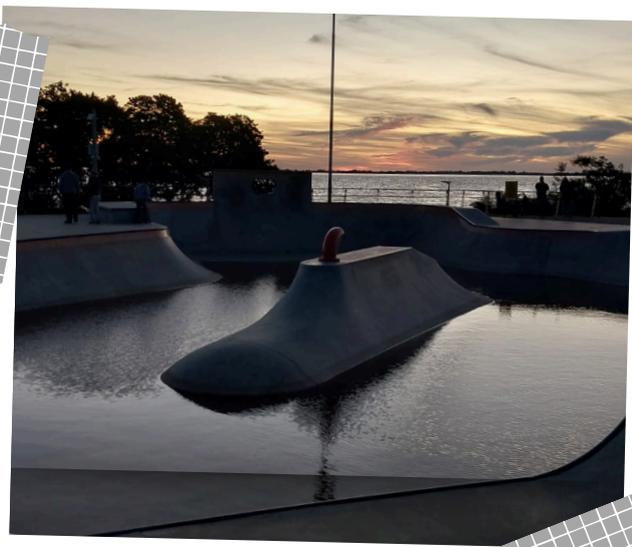
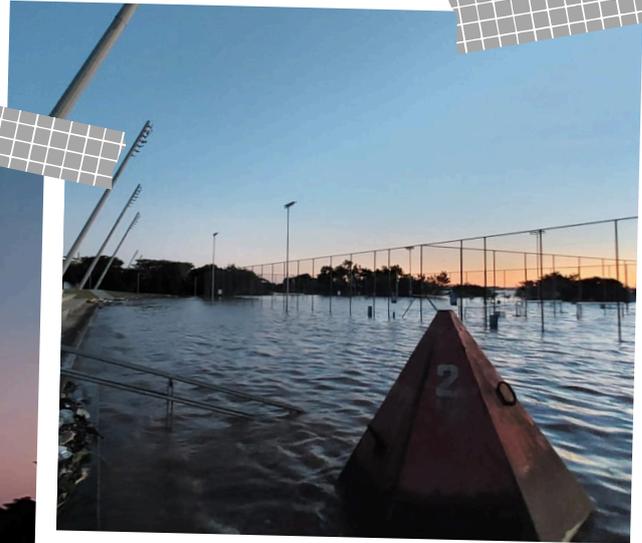
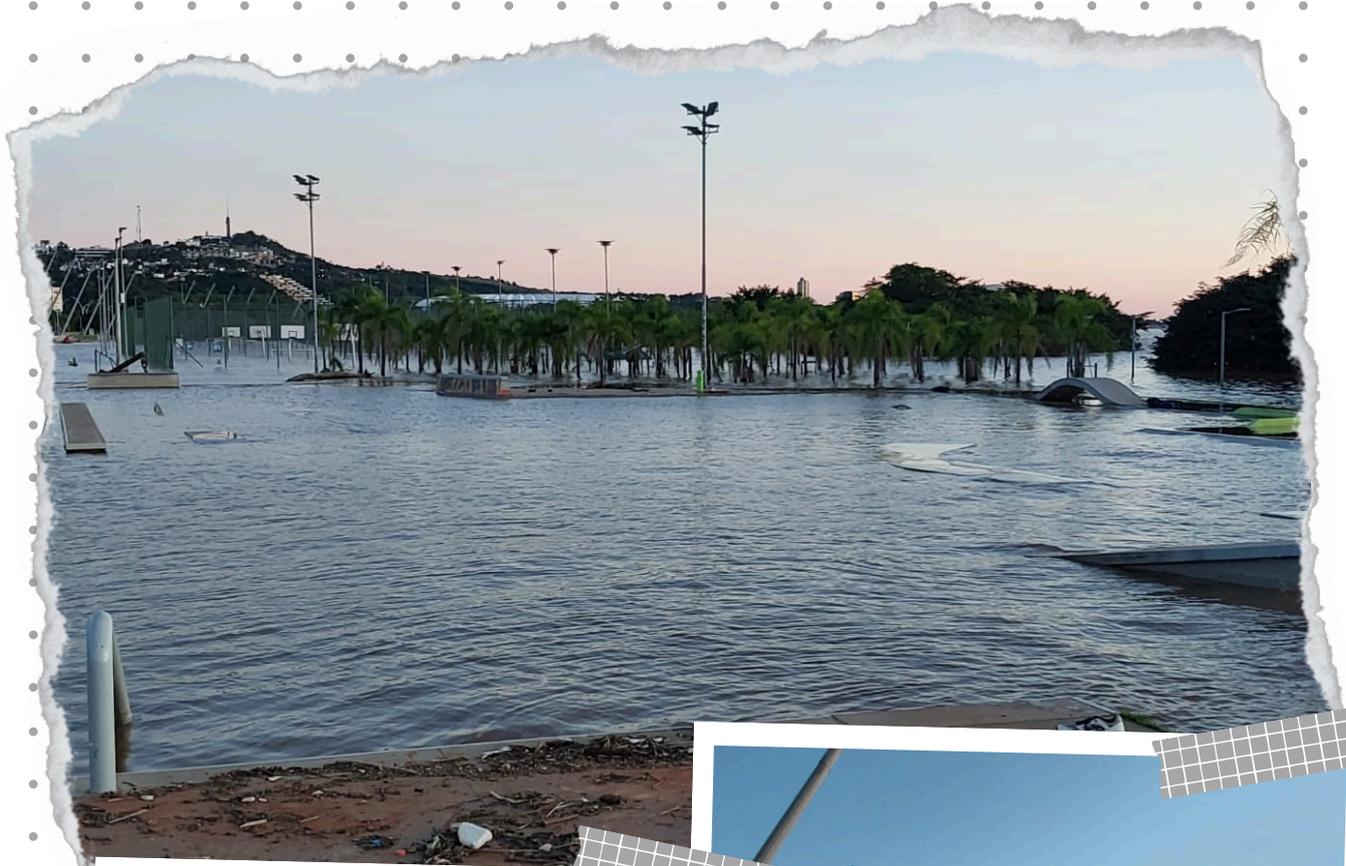


Figura 53: Trecho 3 e as águas. Fonte: Autora, 2024. Figura 54: O Guaíba é a cidade. Fonte: Autora, 2024. Figura 55: Quadras submersas. Fonte: Autora, 2024. Figura 56: A terceira paisagem. Fonte: Autora, 2024. Figura 57: Pista aquática. Fonte: Autora, 2024.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGIER, Michel. **A Antropologia da cidade: Lugares, situações, movimentos.** São Paulo: Terceiro Nome, 2011.

ASSIS, Machado de. **Memórias póstumas de Brás Cubas.** In: \_\_\_\_\_. Obra completa em quatro volumes. Org. Aluizio Leite et al. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2008a. v. I

BONDIA, J.L. **Notas sobre a experiência e o saber de experiência.** Revista Brasileira Educação, Rio de Janeiro, n. 19, p. 20-28, 2002.

BEAUVOIR, Simone de. **O Segundo Sexo.** São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.

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

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

CERTEAU, Michel de. **A invenção do Cotidiano, artes de fazer.** Petrópolis: Vozes, 1998.

CLÉMENT, Gilles. **Manifiesto del Tercer paisaje.** Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2014.

COSTA, Stäel de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. **Fundamentos de Morfologia Urbana.** Belo Horizonte: C/ Arte, 2015.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil Platôs.** Capitalismo e esquizofrenia. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995. Vol. 1.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia** vol. 4. São Paulo: editora 34, 1997 a.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos**. Vitruvius, São Paulo, ago. 2001. Seção Arqtextos. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.015/859>. Acesso em: 15 janeiro. 2024.

DERRIDA, Jacques. **Pensar em não ver - escritos sobre as artes do visível**. (1979-2004). Org. Ginette Michaud; Joana Masó; Javier Bassas. Trad. Marcelo Jacques de Moraes. Florianópolis: UFSC, 2012. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1517-106X2015000100181](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-106X2015000100181). Acesso em 04 set. 2023.

ELKIN, Lauren. **Flâneuse: mulheres que caminham pela cidade em Paris, New York, Tóquio, Veneza e Londres**. São Paulo: Fósforo, 2022.

ESCÓSSIA, V; TEDESCO, S. **O coletivo de forças como plano de experiência cartográfica**. In: Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividades. 4. ed. Porto Alegre: Salinas, 2015.

FEDERICI, Silvia. **Mulheres e caça às bruxas: da Idade Média aos dias atuais**. São Paulo: Elefante, 2017.

FERREIRA, Marcellus. **Corpo/Cidade: uma corpografia do medo**. In: Revista Contemporânea, ed. 18, vol. 9, no 2. Rio de Janeiro: UERJ, 2011.

FOUCAULT, M. **As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas**. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

FOUCAULT, M. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petropolis: Vozes, 1987.

FUÃO, Fernando. **Arquitetura e Domesticação I**. Ensaios, livros e vídeos - blogspot, 2023. Disponível em: <https://fernandofuao.blogspot.com/2023/02/arquitetura-e-domesticacao.html?q=domestica%C3%A7%C3%A3o>. Acesso: 20/05/2023.