Cartografia urbana na linha de Fronteira:

Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Dissertação de Mestrado

CARTOGRAFIA URBANA NA LINHA DE FRONTEIRA:

Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay

Lorena Maia Resende

Pelotas, 2019

Lorena Maia Resende

CARTOGRAFIA URBANA NA LINHA DE FRONTEIRA:

Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay

Dissertação 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.

Linha de pesquisa: Urbanismo Contemporâneo

Orientador: Eduardo Rocha

Pelotas, 2019

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

R433c Resende, Lorena Maia

Cartografia urbana na linha de fronteira : travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay / Lorena Maia Resende ; Eduardo Rocha, orientador. — Pelotas, 2019.

642 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2019.

1. Fronteira Brasil-Uruguay. 2. Cidades-gêmeas. 3. Cartografia urbana. 4. Travessias. 5. Urbanismo contemporâneo. I. Rocha, Eduardo, orient. II. Título.

CDD : 720.2

Elaborada por Simone Godinho Maisonave CRB: 10/1733

Lorena Maia Resende

Cartografia urbana na linha de Fronteira: Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas.

Data da defesa: 04 de julho de 2019.

Banca examinadora:

Professor Dr. Eduardo Rocha (Orientador)
Professor no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo UFPel

---

Professor Dr. André de Oliveira Torres Carrasco (Membro Interno)
Professor no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo UFPel

---

Professor Dr. Fernando Freitas Fuão (Membro Externo)
Professor no Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura UFRGS

Professor Dr. Paulo Afonso Rheingantz (Membro Externo)
Professor Colaborador Voluntário do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Dedico esta dissertação a todos que habitam o “entre”.

Agradecimentos

A realização deste trabalho só foi possível pela composição de diversas mãos que auxiliaram na construção deste mapa cartográfico. Agradeço ao amigo e professor Eduardo Rocha pela dedicação e afeto durante o processo de orientação. Obrigada pela imersão coletiva, pelas palavras de conforto e motivação nas inúmeras tentativas de aproximação em um território tão complexo como da fronteira.

Agradeço aos professores André Carrasco e Fernando Fuão que compuseram a banca de qualificação e muito contribuíram com os apontamentos e observações direcionando o trabalho para um nível mais capacitado.

Agradeço aos viajantes Bianca Ramires, Carolina Clasen, Eduardo Rocha, Fernando Fuão, Flávio Baumbach, Humberto de Souza, Laís Ferreira, Luana Detoni, Natália Lohmann, Pedro Figueiredo, Pierre Santos, Rafaela Barros, Rubens Leal, Taís Beltrame, Valentina Machado e Vanessa Forneck que se propuseram a mergulhar nessa experiência cartográfica e trocaram reflexões tão valiosas.

Agradeço às vozes fronteiriças que compuseram esse trabalho e as cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay que acolheram essa pesquisa de portas abertas.

Agradeço em especial as amigas do grupo de pesquisa de (des)orientação do Edu, Luana Detoni, Rafaela Barros, Carolina Clasen, Valentina Machado, Shirley dos Santos, Gustavo Nunes, Débora Allemand, Bárbara Hypólito, Antonella Pons, que me apoiaram e fortaleceram com tanto carinho e afeto durante os momentos de incerteza, dúvidas e descobertas.

Agradeço também a amizade e as inúmeras trocas das amigas Luana Detoni, Carolina Ritter, Auriele Fogaça e Adriana Braga que compartilharam comigo esse tempo de escrita.

Agradeço à Universidade Federal de Pelotas, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFPel, à faculdade de Arquitetura e Urbanismo e ao Laboratório de Urbanismo pelo acolhimento tanto no espaço físico dessas instituições, como no espaço do conhecimento, acreditando e incentivando a pesquisa. Aqui também agradeço a secretária do PROGRAU, Cristiane Miritiz, por facilitar os processos burocráticos e administrativos.

Um agradecimento especial à minha família pela compreensão da ausência em momentos tão importantes e pelo amor genuíno. Agradeço ao meus pais Renato Pacheco e Elza Maia pelo apoio incondicional, a meus irmãos Rafael e Laís pelo incentivo diário, a meus sobrinhos Gustavo, Guilherme, Miguel e Luana pela pureza dos encontros.

Agradeço aos meus amigos Lourenço Tomaz e Jéssica Busnello pelas palavras e encontros revigorantes que me impulsionaram a seguir em frente.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 e também foi fomentado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Rio Grande do Sul pelo projeto travessias na fronteira, ambos tornaram possível a dedicação exclusiva à essa pesquisa.

"Não há, pois, aventuras de Alice, mas uma aventura: sua ascensão a superfície, sua desmistificação da falsa profundidade, sua descoberta de que tudo se passa na fronteira".

Gilles Deleuze (1974, p. 12)

Resumo

RESENDE, Lorena Maia. **Cartografia urbana na linha de Fronteira: Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay.** 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.

Fronteira não é linha, nem demarcação meramente espacial ou temporal entre dois pontos ou territórios. Um lugar ou um território de fronteira é, por excelência, um território de devir. A necessidade de refletir sobre o conceito de Fronteira Internacional na contemporaneidade se faz emergente, uma vez que os discursos globalizantes sintetizam a fronteira como uma linha estática com elevado potencial comercial. Assim, a pesquisa, a partir da aproximação entre as teorias do urbanismo contemporâneo e da filosofia da diferença, tem como objetivo geral cartografar as travessias na linha de Fronteira Brasil-Uruguay, definido pelas cidades-gêmeas, utilizando como metodologia a cartografia urbana sensível; com a intenção de mapear esses fenômenos urbanos próprios da contemporaneidade e contribuir não para elaborar planos urbanísticos reguladores, mas sim para mudá-los, questioná-los, a possibilidade de criação a partir do menor das cidades, abrangendo leituras heterogêneas em um ato de criação como revolução. As cidades-gêmeas tem suas malhas urbanas contínuas ou descontínuas na linha de fronteira, apresentando morfologias e usos urbanos que vão de grandes intensidades a vazios. Lugares de vida em aberto e em fluxos. Questiona-se: como as estruturas (morfológicas) associadas às vivências (sensíveis) – hostipitaleiras – nas linhas

fronteiriças das cidades-gêmeas Brasil-Uruguay criam possibilidades de dar novos sentidos aos lugares de interseção, o ponto de con(tato) dessas cidades? O método proposto pensa o espaço urbano como produtor de subjetividades sempre em processo, utilizando como procedimentos a experiência da pedagogia da viagem, análises da morfologia urbana, das formas de acolhimento e da própria cartografia, a sobreposição dos planos intensivos e extensivos através das *collages,* além de dar voz ao cidadão fronteiriço através de entrevistas. A pesquisa contribui para a compreensão dos acontecimentos, do que existe e do que resiste na linha de fronteira, mas não apenas em uma função recognitiva – conhecer e reconhecer o mundo e as coisas que o cercam – e sim, aprender com a diferença, tudo aquilo que foge dos padrões até agora estabelecidos.

Palavras-chave: Fronteira Brasil-Uruguay; cidades-gêmeas; cartografia urbana; travessias; urbanismo contemporâneo.

Abstract

RESENDE, Lorena Maia. **Urban cartography on the border line: Crossings in twin cities Brazil - Uruguay.** 2018. 150f. Dissertation (Master in Architecture and Urbanism) - Post-Graduation Program in Architecture and Urbanism, Architecture and Urbanism School, Federal University of Pelotas, Pelotas, 2018.

Frontier is not a line, nor is it merely a spatial or temporal demarcation between two points or territories. A frontier place or territory is, par excellence, a territory of becoming. The need to reflect on the concept of International Frontier in the contemporary becomes an emerging one, since the globalizing discourses synthesize the border as a static line with high commercial potential. Thus, the research, based on the approximation between contemporary urbanism and the philosophy of difference, has the general objective of mapping the crossings on the Brazil-Uruguay border line, defined by the twin cities, using sensitive urban cartography as a methodology; with the intention of mapping out these urban phenomena typical of contemporaneity and contributing not to elaborate regulatory urban plans, but rather to change them, to question them, the possibility of creation from the smallest of cities, encompassing heterogeneous readings in an act of creation as revolution. The twin cities have their continuous or discontinuous urban mesh in the border line, presenting morphologies and urban uses that go from great intensities to empty ones. Places of open life and flows. It is questioned: how do the (morphological) structures associated with (hostile) experiences - hostipitaleiras - in the border lines of the twin cities Brazil-Uruguay create possibilities to give new directions

to the intersection points, the con tact point of these cities? The proposed method thinks the urban space as a producer of subjectivities always in process, using as procedures the experience of the pedagogy of the trip, analyzes of the urban morphology, the forms of reception and the cartography itself, the overlapping of intensive and extensive plans through collages, in addition to giving voice to the border citizen through interviews. Research contributes to the understanding of events, what exists and what resists on the frontier, but not only in a recognitive function - to know and recognize the world and the things that surround it - but to learn from difference, everything that which escapes the standards set up so far.

Keywords: Brazil-Uruguay frontier; twin cities; urban cartography; crossings; contemporary urbanism.

Lista de Abreviaturas e Siglas

ACIs	Áreas de Controle Integrado
BR	Brasil
CDIF	Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira
CIAMs	Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna
EUA	Estados Unidos da América
FAURB	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
FOCEM	Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul
GT	Grupos de Trabalho
LABURB	Laboratório de urbanismo
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
MIDES	Ministério do Desenvolvimento Social
MJC	Ministério da Justiça e Cidadania
NAFTA	Tratado Norte-Americano de Livre Comércio
PAFMFF	Programa de Auxílio Financeiro dos Municípios da Faixa de Fronteira
PDFF	Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira
PROMESO	Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais
PSFF	Programa Social da Faixa de Fronteira
RS	Rio Grande do Sul
SISFRON	Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras
UE	União Europeia
UFPEL	Universidade Federal de Pelotas
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UNIPAMPA	Universidade Federal do Pampa
UR	Uruguay

Sumário

[im]pulso 22
Abertura 27
1. Cartografia: o método 45
1.1 Da deriva à cartografia sensível: Processos metodológicos contemporâneos 48
1.1.1 A trajetória do errante urbano 49
1.1.2 Situacionismo: A resistência ao espetáculo 51
1.1.3 Corpografias: Cidade no corpo e corpo da cidade 54
1.1.4 Stalker: Os caminhantes das frestas 58
1.2 A cartografia urbana sensível 61
1.3 Procedimentos 65
1.3.1 Pedagogia da viagem 65
1.3.2 Travessia 70
1.3.3 Morfologia 76
1.3.4 Entrevista de manejo cartográfico 81
1.3.5 *Collage* 87
2. Fronteira 93
2.1 Prelúdio: A fronteira e a cidade 95
2.2 A fronteira na contemporaneidade 103
2.2.1 Fronteiras e Limites 112
2.2.2 Discussões contemporâneas: A utopia de um mundo sem fronteiras 119
2.3 Des-re-território 126

2.4 A fronteira na Filosofia: outros modos de ver 137
3. A Fronteira Brasil – Uruguay 149
3.1 Características geográficas e construção histórica 150
3.2 Formação política e acordos binacionais de integração 156
3.3 Morfologia e o Planejamento urbano 171
3.4 Registros musicais e cinematográficos da Fronteira 196
4. Os lugares de travessia: a morfologia e as formas de acolhimento 221
4.1 Atravessando lugares da errância 224
4.1.1 A rua 225
4.1.2 A ponte 245
4.2.3 A aduana 268
4.2 Atravessando lugares da espera 279
4.2.1 A praça e o parque 280
4.2.2 O marco de fronteira 295
4.2.3 A ocupação 309
5. O retorno: as reflexões 327
Referências 344
Apêndice – Cartografia das travessias: o mapa de viagem 363

[im]pulso

Estrangeira. Arrisca-se em terras desconhecidas formada por outro povo, com outros costumes, distintos olhares e toque. Estranha estrangeira observadora que não se insere, mas que agora já faz parte. Torna-se quase impossível escrever sem sentir a brisa que vem do Sul ou se envolver pela melodia de uma milonga. Sem morros se alcança uma vista infinita, estonteante planície de paisagem vertiginosa que convida ao desbravamento. Cheiro de mato, cheiro de mate, cheiro de erva mate que forma o círculo, a comunhão da mesma bebida e das velhas histórias. A aproximação do rigoroso inverno personifica a lareira como integrante fundamental dos encontros. (Lar)eira acolhedora do outro em sua diferença. Veste-se a boina, bombacha, bota como um manto herdado. Herança do campo, do jeito de cavalgar, da extração do pelego e do assar do churrasco. O sol do inverno tem cheiro de bergamota e a garoa fina, melancolia.

Uma estrangeira que se aproxima. Viaja mais ao sul e se depara com a fronteira. Do outro lado da rua, ou do outro lado do rio, acenam os *hermanos. Hermanos*, humanos, os manos. Tão semelhantes em suas diferenças e tão diferentes em suas semelhanças. Eu, o outro, nós, *nosotros.* Antes de atravessar a fronteira ela já se atravessou por nós, e nos transportou para outro lugar. Um lugar de dentro, do reconhecimento e de abertura ao novo. A fronteira é uma porta aberta que hospeda, oferece aconchego e confiança. Foi essa fronteira que despertou a curiosidade, impulsionou o corpo para uma experiência e ao percorrer suas entranhas aguçou os sentidos mais questionadores. De uma visão mundial da exclusão, essa se apresenta integradora. É preciso rever esse conceito, discutir sobre o peso negativo que historicamente essa palavra reverbera para se abrir a multiplicidade. Como é potente atravessar e se desterritorializar.

A linha de fronteira representa um contorno, mas que não foi recortado, do ato de recortar, fragmentar, separar. Não houve a retirada de um fragmento e então a visibilidade do seu vazio como em uma *collage*. O falso contorno é somente imaginário. *In loco* é difícil perceber onde termina um país para dar lugar ao outro. Um acolhimento de vários agenciamentos. A fronteira, metaforicamente, é como uma água corrente transbordando em um copo, sempre vazando, indo além da própria borda. O que pulsa na fronteira é justamente o que vaza, o que a estrutura do copo não deu conta de abrigar. Eis aí o questionamento que [im]pulsiona a investigação: o que vaza na fronteira? E, como apreender toda essa potência que transborda sem estar preso a estrutura da representação? Ao olhar para a diferença rompendo com as estruturas consolidadas que a cartografia se apresenta. Como um instrumento de auxílio ao pensamento flutuante a cartografia se propõe a escrever e inscrever o que transborda na contemporaneidade da fronteira.


acolhimento
viagem
corpografia
Urbal
transborda
Brasi-Uruguay
rizoma
urbanismo
contemporâneo
vaza
cartografia
cidades-gêmeas
planejamento
limites
linha
complexidade
Estatuto
território
poder
fronteira

Abertura

Abertura

Fronteira. A zona do meio, o entre, a fresta, o indeterminado. Compreender um território de fronteira internacional não é tarefa fácil. Lugar onde se lida constantemente com dualismos. Vivencia-se ao mesmo tempo a hospitalidade e hostilidade, a liberdade e o controle, a organização e o caos, o nativo e o estrangeiro, o eu e o outro. No entanto, é um tema muito instigante que conquista diversos olhares multidisciplinares, seja da geografia humana e política, buscando entender a integração ou exclusão entre espaço e sociedade de nacionalidades e poderes distintos; da antropologia e sociologia que resgatam na história a herança cultural de cada povo e observam o comportamento social no compartilhamento de um território; da Linguística que investiga a formação de diferentes dialetos e maneiras de se comunicar em um ambiente que acolhe duas ou mais línguas; do Direito e das Relações Internacionais que analisam a construção e aplicação das leis, principalmente em cidades internacionais conurbadas; das Artes buscando inspiração nas fronteiras, enredo de diversos filmes, literatura, música e teatro.

E, não mais importante, porém, o enfoque desta pesquisa: Arquitetura e Urbanismo. Campo abrangente que se situa em uma grande fronteira, tanto entre as artes e a engenharia, como na criação e execução. O olhar se aproxima das cidades de fronteira para compreender desde o planejamento urbano, as conexões entre cidades, a centralidade e a periferia, até o estudo dos estilos arquitetônicos, escolhas projetuais e formas de se construir, podendo ainda, enfatizar questões sobre a preservação e o restauro, elementos paisagísticos além de uma infinidade de temas que esse ramo busca investigar e se envolver.

Complexidade, talvez seja essa a palavra que melhor defina a aproximação do pesquisador com a fronteira. Território da multiplicidade e inconstância no espaço-tempo. De

uma fronteira militarizada de controle fechado para uma fronteira aberta com forte potencial econômico. Território flutuante composto por diversos planos. Arriscar-se na fronteira é ter a consciência da impossibilidade de abarcar a totalidade e postular certezas fixas. O grande interesse pela fronteira está justamente nesse ponto, de esmiuçar esse território tão vasto, complexo e mutante.

O sentido de fronteira esteve presente desde as primeiras organizações espaciais do homem até a formação das aldeias e complexos urbanos. Entretanto, no decorrer do tempo, adquiriu diferentes percepções e usos. Inclusive, é utilizada para se referir a questões simbólicas, do pensamento ou situações abstratas. Quanto a Fronteira[1] Internacional, pode ser entendida como uma zona (ou faixa) territorial que se encontra entre uma linha (ou limite) demarcatória entre países. A definição dessa linha é estabelecida através de acordos políticos entre os países envolvidos. O que gera diferentes percepções quando a Fronteira internacional correlaciona-se ao processo de definição desses limites e aos impactos sofridos quando os acordos são conflitivos, resolvidos por batalhas e guerras.

A partir do momento que a posse de terras tornou-se símbolo de poder, a definição dos limites passou a ser prioridade do Estado, e juntamente com esse fato, as fronteiras ganharam epítetos de triunfo para uns e de derrota para outros. Além disso, a fronteira é reconhecida como uma faixa de segurança nacional, que visa proteger o território de possíveis invasões e novas batalhas. Em nome dessa segurança territorial a medida protetiva se apoiava (no início das delimitações) na construção de acampamentos militares, e com o passar do tempo alguns desses acampamentos tornaram-se cidades, outros foram

[1] É adotada a palavra Fronteira, em maiúsculo, quando se refere a Fronteira Internacional entre países.

abandonados e outros, ainda, construíram grandes muros com vigília constante sob a linha demarcatória. Ou seja, a definição de fronteira pode receber adjetivações opostas dependendo de como cada país se correlaciona com o vizinho.

Muitos autores, estudiosos contemporâneos que também se dedicaram a algumas análises fronteiriças, como Claude Raffaestin (1993), André Martin (1997), Milton Santos (2002) Adriana Dorfman e ou, Gladys Rosés (2005), Zygmunt Bauman (2009), descrevem como o conceito de fronteira tem se alterado na era da globalização, o desejo de crescimento econômico e tecnológico tem proposto a porosidade e diluição dos limites fronteiriços. No entanto, observam que esse falso "afrouxamento dos limites" internacionais está direcionado a polos específicos e vantajosos, isto é, uma porosidade seletiva. E, por mais que a globalização tenha propiciado muitos eventos integradores, como a criação de Blocos Econômicos (U.E, NAFTA, MERCOSUL), abertura das fronteiras para livre circulação de pessoas e mercadorias, investimento para o turismo, ainda privilegia a estabilidade da economia em detrimento da integração cultural e do desejo de aproximação dos povos. Uma integração excludente.

Direcionando o enfoque, visto que a fronteira abrange muitas particularidades, a pesquisa investiga a fronteira entre Brasil e Uruguay[2]. A preferência por essa região se explica por alguns fatores: primeiramente pela proximidade da autora com a linha de fronteira, residente na cidade de Pelotas[3] convive com os reflexos diários desse universo; uma segunda questão está relacionada com a participação no projeto de pesquisa, ainda na graduação,

[2] A escrita Uruguay, em espanhol, percorrerá todo o texto, a fim de acolher esse idioma na escrita.
[3] A cidade de Pelotas/RS está situada dentro da faixa fronteiriça de 150 km a partir da linha de fronteira.

intitulado “O Para-formal[4] na fronteira Brasil-Uruguay: controvérsias e mediações no uso do espaço público” coordenado pelo Laboratório de Urbanismo[5] da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPel, que realizou uma viagem de campo percorrendo toda a linha fronteiriça Brasil – Uruguay, totalizando 2.110 km em seis dias, viagem que deixou o pensamento inquieto com mais perguntas do que respostas, sendo este o impulso para a formulação dessa pesquisa; finalmente, a terceira questão se deve a certa curiosidade de desvendar um território de fronteira que é integrado, binacional, híbrido, diferentemente de outras fronteiras conflituosas que são reportadas e difundidas mundialmente por órgãos de imprensa, devido aos graves impactos e conflitos sociais da fronteira da guerra.

O aprofundamento da pesquisa acontece nas cidades que se localizam divididas/unidas pela linha demarcatória política internacional, e, promovem a integração econômica e cultural, podendo ser conurbadas ou não. Essas cidades foram denominadas de cidades-gêmeas[6] pelo Ministério de Integração Nacional, sendo o nome mais recorrente em publicações. No entanto, há muitas controvérsias quanto a escolha dessa nomenclatura. Uma vez que o termo “gêmeo” remete ao nascimento simultâneo e proveniente de um mesmo

---

[4] Para-formal é um conceito de fronteira, entre o formal e o informal, criado pelo grupo argentino Gris Público Americano que discute as diversas formas de apropriação do espaço público nas cidades contemporâneas. Atividades que resistem a lógica tradicional urbana e produzem “espaços ecológicos descontínuos” (GPA, 2010, p.11) em uma zona de indeterminação.

[5] O Laboratório de Urbanismo da FAUrb - LabUrb reúne e apoia projetos e iniciativas comprometidas com o conhecimento sobre o urbanismo, em suas diversas escalas e possibilidades temáticas. Trabalha com ensino, pesquisa, extensão e administração integrados, com base na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPel.

[6] Segundo o Ministério da Integração Nacional, cidades com população inferior a dois mil habitantes não são consideradas cidades-gêmeas.

ramo, fato que não condiz com o desenvolvimento das cidades pelas duas naturezas. Algumas cidades se formam em períodos bem distantes e, além disso, a origem pertence a países com distintos governos, legislações, línguas e costumes. Dessa forma, gera-se um certo desconforto ao apropriar-se da nomenclatura “gêmea”. Outros autores, como Camilo Carneiro (2013) propõe o uso de cidades-irmãs, mas esse termo é muito abrangente, pois pode significar tanto a proximidade das cidades, unidas territorialmente, quanto as cidades bem distantes que promoveram acordos econômicos ou de paz. Andrea Braga (2013) faz uso tanto dos termos cidades-gêmeas como cidades-irmãs e, além desses, cria a denominação de cidades espelhadas, mas relacionando-as como sinônimo, e os casos espelhados se referem àqueles em que há muita similaridade no traçado urbano e conexões viárias.

Os uruguaios Enrique Mazzei e Mauricio de Souza (2012) utilizam como sinônimo de cidades-gêmeas os termos *ciudades pares* (cidades pares) e *ciudades vecinas* (cidades vizinhas), indicações também genéricas, pois significam proximidade, mas não necessariamente demonstram integração. Outros autores ainda sugeriram cidades geminada, cidades-dupla, contudo, todas essas opções possuem restrições. Ou seja, não há um consenso. Até então nenhuma outra palavra conseguiu traduzir, simultaneamente, proximidade e integração sem inferir que se desenvolveram no mesmo tempo, provindas de uma mesma origem. Diante desse cenário, a pesquisa opta por manter o uso de cidades-gêmeas seguindo a maioria da literatura e, dessa forma, facilitando a leitura e entendimento.

As cidades-gêmeas concentram a complexidade das relações fronteiriças. No Brasil são 31 cidades-gêmeas em toda extensão territorial, compartilhando com o Uruguay, Argentina, Paraguay, Bolívia, Peru, Colombia, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa. Sendo que 11 delas se localizam no estado do Rio Grande do Sul e 6 fazem divisa com o Uruguay.

A grande concentração na porção Sul pode ser justificada pelo fator histórico na definição dos limites, ainda no Brasil colonial. A região do Rio da Prata foi um ponto estratégico para o transporte de mercadorias, e, consequentemente, o avanço dos povoamentos como dos jesuítas. Ademais, Brasil e Uruguay tem uma aproximação de solidariedade e compartilhamento de costumes culturais, como o característico chimarrão, além de outros fatores que serão descritos posteriormente.

Na última década, muitas pesquisas se concentraram em desvendar o território da Fronteira Brasil Uruguay. Adriano Pucci (2010) elabora O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguay[7], estabelecendo um panorama geral sobre essa Fronteira, história, geografia e, principalmente, a questão política dos acordos bem-sucedidos e dos que necessitam de ajustes. Um plano piloto de apoio ao governo Estadual e Federal acompanhando os avanços ou retrocessos do Mercosul. Enrique Mazzei e Mauricio de Souza (2012) desenvolvem um estudo quantitativo de dados estatísticos, econômicos e sociais, das cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay após os acordos binacionais e a flexibilização das fronteiras. Fábio Bento (2013) desconstrói o conceito tradicional de fronteira fazendo uma análise das cidades-gêmeas Santana do Livramento (Br) e Rivera (UY) e refletindo como são resolvidos os acordos binacionais. Daniela Benetti e Nícia Araujo (2013) discutem a questão da cidadania fronteiriça, os direitos e deveres envolvidos e as particularidades. Andrea Braga (2013) em sua tese, analisa a complexidade espacial das conurbações em cidades-gêmeas através do

[7] O livro O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguay (2010), originário de uma tese de doutorado, tem a finalidade de contribuir nos frequentes diálogos entre Chancelarias sobre a integração binacional. Um incentivo para a criação de um marco regulatório eficaz.

método da Sintaxe Espacial, aplicado nas cidades de Santana do Livramento (Br)-Rivera (UY) e Chuí (Br)-Chuy (UY).

José Radin, Delmil Valentini e Paulo Zarth (2014) apresentam uma compilação de vários outros autores no livro “História da Fronteira Sul”. O livro discute vários conceitos históricos sobre a fronteira do Sul do Brasil, rompem com algumas representações ultrapassadas e propõem uma releitura histórica. Karla Coelho (2014) defende sua tese sobre o planejamento urbano e regional nas cidades-gêmeas da fronteira entre Brasil, Uruguay e Argentina. Através de mapas mentais e a teoria da percepção a autora estuda sobre questões cotidianas e do relato de memória dos moradores. Edson Struminski (2015) discorre sobre aspectos geográficos, naturais, históricos, socioeconômico trazendo como estudo de caso a cidades-gêmeas Santana do Livramento (Br) e Rivera (UY), pontuando os enfrentamentos cotidianos, as legislações e acordos de integração. Camilo Carneiro (2016) apresenta sua tese sobre a tríplice fronteira Brasil-Uruguay-Argentina, levantando vários dados bibliográficos, de entrevistas, pesquisas de campo sobre a realidade cotidiana desse ambiente. Discute sobre a informalidade na fronteira, do tráfico e comércio ilegal, do potencial turístico promovidos pelos *free shops* e dos diversos acordos de integração.

Os trabalhos citados foram somente uma pequena parcela da infinidade de material e pesquisas relacionadas a esse território. O portal online “Unbral Fronteiras”[8], criado no ano de 2013, é uma plataforma que reúne trabalhos acadêmicos relacionados especificamente com

[8] Sob coordenação da Professora Dra. Adriana Dorfman, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, e demais alunos e professores alimentam o portal Unbral Fronteiras. Disponível em: < http://unbral.nuvem.ufrgs.br/portal/> Acesso em: 11 fevereiro 2018.

o tema das fronteiras, oferecendo facilidade e credibilidade na pesquisa bibliográfica. A criação e grandiosidade dessa plataforma demonstra a importância e a preocupação de vários profissionais sobre esse território potente.

Ao analisar alguns trabalhos do portal Unbral Fronteiras que descrevem sobre a contemporaneidade nas cidades-gêmeas da Fronteira, percebeu-se que os métodos utilizados **não conseguem dar conta do que transborda, do que vaza nesse território**. Abordam questões de superfície, não menos importantes, mas que ainda não exploram outras frestas. Predominantemente, essas pesquisas utilizam a revisão bibliográfica; métodos quantitativos para análise de dados estatísticos; alguns chegam mais perto do cotidiano realizando entrevistas, mapas mentais de percurso; todavia, todas essas análises não adentram ou se arriscam à complexidade subjetiva.

Além disso, buscando os trabalhos que tratam especificamente da Fronteira Brasil-Uruguay, não foi encontrada nenhuma pesquisa que estude as seis cidades-gêmeas, percorrendo as singularidades de cada uma. Na maioria das vezes, os estudos de caso se concentram nas cidades de Santana do Livramento (Br) - Rivera (UY), por ser uma fronteira seca de forte integração binacional e, também, por ser a maior cidade conurbada internacional da América Latina. No entanto, não compreendem outras relações, tão ou mais potentes, que acontecem nas outras cidades.

Dito isso, este trabalho traz como novidade questões relacionadas a inovação metodológica em experimentar o inusitado, trazer heterogêneos que desestabilizem os

padrões em uma escrita rizomática[9] e adentrar as frestas, estimular a subjetividade na construção de novos agenciamentos[10]. Para acompanhar os acontecimentos na contemporaneidade é preciso romper com estruturas historicamente consolidadas que, de certa forma, impedem a visibilidade do novo ou do antigo que ainda permanece escondido, simulado. O filósofo italiano Giorgio Agamben (2009) esclarece que a contemporaneidade não está relacionada somente ao tempo presente, cronológico, mas contempla o ser contemporâneo. Esse ser tem a capacidade de tomar distância do próprio tempo e desvendar para além das luzes, do que está visível, posto, o escuro, aquilo que está encoberto, ou o que foi apagado. Sendo assim, a pesquisa olha tanto para as luzes, em uma análise morfológica das cidades, de estruturas dadas, e, também, observa o escuro, experiências e análises de uma caminhada errante e flutuante pelas seis cidades-gêmeas da Fronteira. Uma escrita que inicia em uma fronteira concreta, palpável, de superfície e chega em uma fronteira abstrata, subjetiva, do que transborda.

A **cartografia urbana sensível** é um método que ultrapassa a representação de um objeto, pode ser entendida como o modo de acompanhar os processos e não o de quem busca respostas ou motivos pré-estabelecidos. Os mapas resultantes dessa cartografia

---

[9] O conceito de rizoma proposto por Deleuze e Guattari (1995) tem origem na biologia, contrapondo as vegetações de organização arborescente (o tronco principal que alimenta os galhos), das vegetações rizomáticas (como a grama, em que suas raízes subterrâneas não possuem uma lógica central, espalham-se como rede). Assim, fazem uma analogia com a organização do pensamento tradicional considerado arborescente, direcionado, imposto, sem conexões intermediárias. E a proposta rizomática como uma alternativa para um pensamento aberto, comunicante, desprendido de essências.

[10] Um agenciamento, a partir da filosofia deleuze-guattariana, comporta componentes heterogêneos, tanto de ordem biológica, quando social, maquínica, gnosiológica, imaginária. Na teoria esquizoanalítica do inconsciente, o agenciamento é concebido para substituir o “complexo” freudiano.

buscam a expressão dos diversos cotidianos, da vivências e trocas que acontecem durante a errância percorrida na fronteira. E, a complementação dessa cartografia, pode se apoderar de fontes variadas além das escritas-teóricas-conceituais. Os operadores conceituais podem surgir de filmes, de narrativas com moradores, de uma música, leitura, a própria bagagem e outras singularidades.

As perguntas dessa pesquisa se originaram na primeira viagem de campo, no reconhecimento do território. A viagem por toda linha fronteiriça Brasil-Uruguay ocorreu duas vezes, ambas financiadas pela FAPERGS e com projetos de pesquisa e extensão específicos. A primeira aconteceu em março de 2016 (verão) durante 6 dias consecutivos (um dia por cidade-gêmea) com o projeto “O PARA-FORMAL NA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAY: controvérsias e mediações no espaço público”[11]; a segunda aconteceu em agosto de 2018 (inverno) durante 10 dias consecutivos (um dia para cidades-gêmeas com menor porção territorial e dois para as maiores) com o projeto “TRAVESSIAS NA LINHA DE FRONTEIRA BRASIL-URUGUAY: controvérsias e mediações no espaço público de cidades-gêmeas”[12].

Pode-se dizer que a primeira viagem foi de reconhecimento do lugar, de descobertas em territórios desconhecidos, e, talvez por isso, uma visão mais generalizada. Enquanto que a segunda viagem, com olhar mais aguçado, possibilitou uma apreensão mais detalhada e cuidadosa das particularidades dessas cidades que já eram visitadas em um segundo momento, ganhando mais tempo para ouvir as vozes dos fronteiriços e turistas que convivem com este lugar. Por esse motivo, a produção do mapa cartográfico se apoia na segunda

[11] Site do projeto: http://paraformalnafronte.wixsite.com/fronteira
[12] Site do projeto: https://wp.ufpel.edu.br/travessias/

experiência da viagem, garantindo uma abordagem mais madura e consistente do território percorrido.

Através da **pedagogia da viagem**, da experiência da própria vivência, do ato de desvendar, atravessar foi possível enxergar os planos de composição (platôs) da fronteira. A autora, arquiteta, urbanista, cartógrafa ao adentrar nesse território munida de uma bagagem histórica, porém, aberta a multiplicidade, questiona: Como acontece a ocupação/vida urbana na linha de fronteira? Como e quem são as pessoas que se apropriam do lugar da borda, da conexão entre cidades fronteiriças? Como as diferenças entre cidades-gêmeas ou entre países convivem no lugar de interseção? Assim, depois da leitura de uma extensa bibliografia ainda não está claro **como as estruturas (morfológicas) associadas às vivências (sensíveis) – hostipitaleiras[13] – nas linhas fronteiriças das cidades-gêmeas Brasil-Uruguay criam possibilidades de dar novos sentidos aos lugares de interseção, o ponto de con(tato) dessas cidades?**

Em função dessa problemática, **o objetivo geral desta pesquisa é cartografar as travessias na linha de Fronteira Brasil-Uruguay**, definido pelas cidades-gêmeas[14], utilizando como metodologia a cartografia urbana sensível; com a intenção de mapear esses fenômenos urbanos próprios da contemporaneidade e contribuir não para elaborar planos

[13] Termo criado pelo filósofo Jacques Derrida (2003), quer dizer uma hospitalidade hostil. Como a relação entre Estado que hospeda o estrangeiro (hospitalidade), mas sob vigilância policial (hostilidade).

[14] A linha de fronteira Brasil-Uruguay se estende por 985 km desde a tríplice fronteira Brasil-Argentina-Uruguay a oeste até a foz do Arroio Chuí, ponto extremo Sul do Brasil. Abrange as seis cidades-gêmeas: Chui/BR-Chuy/UY, Jaguarão/BR-Rio Branco/UY, Aceguá/BR-Aceguá/UY, Santana do Livramento/ BR-Rivera/UY, Quaraí/ BR-Artigas/UY, Barra do Quaraí/ BR-Bella Unión/UY.

urbanísticos reguladores, mas sim para mudá-los, a possibilidade de criação a partir do menor das cidades, abrangendo leituras heterogêneas em um ato de criação como revolução. Como **objetivos específicos**: (a) discutir sobre o conceito de fronteira na contemporaneidade; (b) compor e mapear as manifestações e cenas urbanas na linha Fronteira Brasil-Uruguay; (c) registrar e analisar as diferentes vozes da Fronteira Brasil-Uruguay e (d) investigar os elementos estruturadores e as formas de acolhimento experienciadas nas travessias. No Quadro 01 uma síntese de como se conectam os objetivos específicos à metodologia proposta, e quais os procedimentos para a realização de cada atividade.

OBJETIVO ESPECÍFICO	**ESTRATÉGIAS METODOLÓGICAS**	**PROCEDIMENTOS (coleta e análise)**
Discutir sobre o conceito de fronteira na contemporaneidade	Revisão e fundamentação teórica	Coleta: Pesquisa referencial Análise: Agenciamentos
Compor e mapear as manifestações e cenas urbanas na linha de fronteira Bra-Ury	Cartografia Urbana Sensível	Coleta: Pedagogia da Viagem Coleta: Travessias Análise: Morfológica Análise: Produção cartográfica
Registrar e analisar as diferentes vozes da fronteira Bra-Ury	Cartografia Urbana Sensível	Coleta: Pedagogia da Viagem Coleta: Entrevistas Análise: Análise cartográfica
Investigar os elementos estruturadores e as formas de acolhimento experienciadas nas travessias	Cartografia Urbana Sensível	Coleta: Pedagogia da Viagem Coleta: Travessias Análise: Morfológica Análise: Produção de *collages* Análise: Análise cartográfica

Quadro 01: Correlação dos objetivos específicos com a metodologia proposta. Fonte: dos autores, 2018.

Em uma escrita cartográfica a dissertação se desenvolve acompanhada por diversos agenciamentos e atravessamentos, principalmente, aliada a filosofia da Diferença[15]. O primeiro capítulo **"A cartografia: o método"**, rompe com a ordem tradicional da academia e apresenta de antemão a inovação metodológica a que se propõe. A cartografia não está presente somente na coleta, na experiência e análise, mas também no modo de escrever. O referencial teórico além de acolher diversos autores aproxima outras leituras heterogêneas e ativa os processos subjetivos para novas explanações. A cartografia permeia todo trabalho e, por isso, ganha protagonismo e atenção. Esse capítulo revela um pouco da história da cartografia como método, desde a figura do *flâneur* por Baudelaire, percorrendo as manifestações dos situacionistas até o grupo *Stalker* do italiano Careri. Posteriormente, são analisados os procedimentos utilizados na pesquisa: a pedagogia da viagem, a travessia, a morfologia, a entrevista e a *collage*.

O segundo capítulo **"Fronteira"**, se dedica ao primeiro objetivo, de discutir sobre o conceito de fronteira na contemporaneidade. Para isso é necessário rever como esse conceito evoluiu com o passar do tempo, quais as características e adjetivações recebidas. Durante esse processo, nota-se que o conceito de fronteira, na maioria das vezes, está relacionado a formação das cidades, tal fato desperta a curiosidade e propicia uma investigação de ambas no tempo-espaço. Um trajeto riquíssimo que se apropria dos conhecimentos dos geógrafos Claude Raffaestin (1993) e André Martin (1997), do arquiteto e historiador Leonardo Benevolo

[15] A origem da Filosofia da Diferença se encontra em Nietsche, mas foi apropriada por tantos outros filósofos como Foucault, Deleuze, Guattari, Derrida, Agamben, Bauman entre outros. Essa filosofia pode ser entendida como um movimento do pensamento que enaltece a diferença, aquilo que escapa, a fissura em detrimento da semelhança, identidade e do mesmo.

(1993), dentre outros. Depois deste panorama adentra-se ao conceito de fronteira na contemporaneidade, abrindo o debate com os geógrafos Friedrich Ratzel (1985) e Jacques Ancel (1938) e acolhendo as contribuições da historiadora Françoise Choay (1965) e do filósofo sociólogo Henry Lefebvre (1991). Esse capítulo também desmistifica algumas confusões terminológicas como fronteira e limite, demarcação e delimitação. Dando sequência ao pensamento, não é possível falar de fronteira sem relacionar ao território, na verdade, aos tipos de território que aborda, para esse assunto os geógrafos Milton Santos (1994), Rogério Haesbaert (2006) e os filósofos Gilles Deleuze e Félix Guattari (1997) conversam sobre as várias nuances dos des-re-territórios. E, por fim, fechando todo esse percurso sobre fronteira, uma análise mais subjetiva e contemporânea do termo. Através dos filósofos da diferença Deleuze, Guattari, Derrida, Foucault traçam um outro entendimento sobre fronteira.

O terceiro capítulo intitulado **“Fronteira Brasil-Uruguay”** relata um pouco da história dessa fronteira, os aspectos naturais e geográficos, a evolução dos acordos políticos de integração, além de um panorama geral da morfologia e desenho urbano. Trabalhos como o Estatuto da Fronteira de Adriano Pucci (2010) e o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) do Governo Federal em parceria com o Grupo Retis/UFRJ, são peças fundamentais nessa escrita. Ainda, buscando um viés mais sensível sobre essa fronteira, foi feito um pequeno relato sobre alguns filmes e músicas que retratam o cotidiano fronteiriço. Esse capítulo possui um caráter mais introdutório sem especificar cada cidade-gêmea, visto que essas particularidades serão aprofundadas nos capítulos de análise.

O penúltimo capítulo **“Os lugares de travessia: a morfologia e as formas de acolhimento”** interessado em investigar a sobreposição dos platôs do mapa morfológico e

do mapa cartográfico, apresenta a relação dos elementos estruturadores nas travessias com as formas de acolhimento experienciadas durante a viagem. Um capítulo que se aproxima dos estudos de Fernando Fuão (2014) e Celma Paese (2016) sobre as formas do acolhimento na cidade e na arquitetura, percebendo como a forma e composição dos lugares de travessia propiciam níveis distintos de integração ou desagregação, hospitalidade e hostilidade. Pós experiência e análise da viagem é possível compor as travessias na linha de fronteira em lugares da errância (rua, ponte e aduana) e lugares da espera (praças e parques, marco de fronteira e ocupações), observando as características de cada um desses elementos nas seis cidades-gêmeas. A *collage* é um dos procedimentos que auxilia esse capítulo na construção de novas pistas, respondendo assim ao quarto objetivo.

O quinto e último capítulo, **"O retorno: as reflexões"**, expõe algumas considerações sobre o processo cartográfico, os avanços obtidos e as contribuições no campo da arquitetura e urbanismo. Ciente que as conclusões são temporárias, visto a instabilidade das fronteiras, a pesquisa lança pistas e rasga outras frestas com intuito de desestabilizar as estruturas e gerar novos questionamentos. Apoiada pelos conceitos da filosofia da diferença e da própria experiência.

Avançando em um campo mais subjetivo e sensitivo, o apêndice **"Cartografia das travessias: o mapa de viagem"**, apresenta a experiência em cada cidade-gêmea – o mapa cartográfico. Durante a viagem por toda linha fronteiriça algumas pistas cartográficas direcionavam o pensamento. Este apêndice se divide no antes da viagem, os preparativos/ expectativas, e a experiência na própria viagem, a descrição das travessias e dos atravessamentos em que os corpos errantes foram submetidos. Um apêndice denso de informações e múltiplos agenciamentos dada a complexidade fronteiriça, porém em uma

escrita fluída composta por fotografias e mapas figura-fundo intercalados a pequenas transcrições das entrevistas, auxiliando o leitor na compreensão desse território plural. Esse mergulho pelas travessias se propôs a atender o segundo e terceiro objetivos específicos de compor e mapear as manifestações e cenas urbanas e, também, analisar e registar as diferentes vozes da Fronteira Brasil-Uruguay.



Cartografia
o método 1

1. Cartografia: o método

Em um primeiro momento a palavra cartografia (carta ou mapa escrito) sugere a confecção de mapas, técnica de representação de um espaço ou território, seja ele real ou ficcional, que deseja comunicar uma informação. O mapa é a tentativa de aproximação com a realidade, a inscrição, o registro de uma experiência que pode ser sentida em outras circunstâncias ou por outros sujeitos. A cartografia como método (para a filosofia, prática do conhecimento) não é um procedimento recente. Desde a década de 60, os filósofos Deleuze e Guattari lançam uma nova maneira de apreender os acontecimentos em constante transformação. Em seus estudos sobre o sujeito, subjetividade e os processos de subjetivação[16], no campo da esquizoanálise, os autores perceberam que os métodos, até então conhecidos, não conseguiam dar conta da complexidade do tema. No entanto, no meio científico e acadêmico a prática dessa metodologia ainda é pouco explorada.

No Brasil o reconhecimento da cartografia como método de pesquisa iniciou em 2005 com a publicação das “Pistas do método da cartografia. Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade”, organizado por Eduardo Passos, Virginia Kastrup e Liliana da Escóssia. Um livro escrito por vários pesquisadores interessados em aprofundar, difundir, e, principalmente, reconhecer a cartografia como método de pesquisa. Em 2014 lançaram o segundo volume “Pistas do método da cartografia. A experiência da pesquisa e o plano comum” que além de

[16] Mais informações: MANSANO, Sonia Reina Vagas. Subject, subjectivity and modes of subjectivity in contemporar y world. Revista de Psicologia da UNESP, 8(2), 110-117. 2009.

complementar mais pistas sobre o método destacou a importância da análise cartográfica, desmistificando ser somente um procedimento de coleta.

No início do livro Mil Platôs, Deleuze e Guatarri anunciam que uma escrita envolve muitos autores, não só os das mãos que escrevem, mas também dos pensamentos atravessados, das exterioridades a que são expostos e as experiências vividas. “Escrever nada tem a ver com significar, mas com agrimensar, cartografar, mesmo que sejam regiões ainda por vir” (DELEUZE e GUATTARI, 1995, p. 11). Nesse sentido os autores criam a ideia de rizoma, formado por cinco princípios: 1º e 2º conexão e heterogeneidade; 3º multiplicidade; 4º ruptura a-significante; 5º e 6º cartografia e decalcomania. O rizoma é um mapa em movimento que não é passível de representação ou decalque. Ao contrário do decalque – fechado em si mesmo e obediente a uma estrutura rígida –, o mapa é aberto a todo tipo de manipulações, “pode ser rasgado, revertido, adaptar-se a montagens de qualquer natureza, ser preparado por um indivíduo, um grupo, uma formação social” (DELEUZE e GUATTARI, 1995, p. 21). Com inúmeras entradas e saídas o rizoma se apresenta como uma oposição aos modelos representativos-arborescentes das metodologias tradicionais asfixiantes. Enquanto a cartografia é a metodologia que se propõe a desenhar esse mapa irrepresentável do pensamento rizomático.

Na prática, em uma pesquisa científica, os objetivos, as metas, as hipóteses são prontamente esclarecidas ao leitor. Enquanto que na cartografia, muitas vezes, não possui objetivos claros, metas definidas ou suposição de resultados. Entretanto, esse fato não significa a ausência de direcionamento metodológico, na verdade, a cartografia possui flexibilidade e efemeridade quanto as assertivas. Em consequência da escrita cartográfica ser aberta a quaisquer tipos de intervenções, fatores inesperados podem emergir e modificar o

que previamente foi imaginado durante o processo. Logo, as modificações fazem parte do processo, o diferencial da escrita rizomática é justamente essa acolhida de atravessamentos múltiplos que não se fecham a estereótipos consolidados.

A partir desse pensamento, a proposta do método da cartografia enseja primeiro acompanhar os processos, antes da imediatez das respostas e resultados, para depois poder construir os questionamentos e inquietações promovidos pelo “como” e “por quê”. Segundo Passos, Kastrup e Tedesco (2014), a cartografia se apresenta como a reversão do sentido original da própria palavra metodologia (*-meta* de metas e *-hódos* de caminho), ou seja, a pesquisa que tradicionalmente é definida por um caminho determinado, nesse caso, é revertida em um método não para ser aplicado, mas sim experimentado.

Devido a essa flexibilidade metodológica, a cartografia também não possui regras ou um “passo a passo” de como deve ser realizada. Cada pesquisa e cartógrafo são únicos, assim como a singularidade dos processos de subjetivação, experiências e abertura, tornando a cartografia adaptável para cada caso. Todavia, alguns pesquisadores definiram orientações e pistas que auxiliam a caminhada da investigação sem aprisionarem o pensamento, permitindo a fluidez e a escolha de diferentes trajetos. Por conseguinte, a cartografia ganha diferentes nomes, que simbolizam a apropriação de cada autor para sua obra específica. Existe a cartografia urbana (o corpo que inscreve as invisibilidades da cidade), a cartografia social (mapeamento comunitário), cartografia do desejo (acolhe as subjetividades micro-políticas, por Suely Rolnik e Guatarri), a cartografia da filosofia (não considerada como um método, pode ser entendida como um processo de produção da subjetividade que rompe com as representações, como na obra “Isso não é um cachimbo” de Foucault, proposta por

Deleuze e Guatarri), cartografia sentimental (captura da sensibilidade do cartógrafo ‘antropófago’, por Suely Rolnik), dentre outras.

A seguir é traçado um breve relato sobre a evolução do processo cartográfico até chegar na análise e entendimento da cartografia urbana sensível, moldada e elaborada especificamente para esta pesquisa.

1.1 Da deriva à cartografia sensível: Processos metodológicos contemporâneos

Entre o final dos anos 50 e início dos anos 70 os Situacionistas enunciavam a necessidade de novos métodos para compreensão do ambiente urbano. Críticos da cidade-palco do espetáculo, de uma sociedade alienada em uma vida cotidiana monótona, propunham criar situações de apreensão do espaço através de experiências efêmeras subjetivas. Em um contexto mais atual ainda se discute novos dispositivos e métodos de análise para estudos urbanos. Embora a ciência avance de maneira rápida e eficiente, não consegue contemplar as experiências humanas pertencente as vivências sensíveis, particulares e indicadoras de sentido.

Os subcapítulos a seguir refletem o desenvolvimento do processo de apreensão do espaço urbano e do pensamento metodológico de cunho qualitativo no decorrer da história. Inicia-se com a trajetória das errância urbanas e nômades, dando uma atenção especial a contribuição dos situacionistas com a piscogeografia (método) e a deriva (prática), até os atuais estudos das corpografias urbanas, concebidos por Paola Jacques, e o grupo Stalker de Francesco Careri, para então, finalmente, aproximar-se da cartografia urbana sensível, método escolhido para essa pesquisa.

1.1.1 A trajetória do errante urbano

Errar. Errância. Vagabundear. Caminhar pela cidade sem rumo, sem um ponto de partida ou de chegada fixos. Uma crítica e apreensão da construção das cidades. A recusa de uma organização e controle, a denúncia de uma intervenção monopolizada. Autores, corpos nômades, artistas e pensadores que descrevem uma experiência errante.

Os errantes que erram nas grandes cidades e metrópoles, seja no simples caminhar pelas ruas, acompanham e denunciam as intervenções dos urbanistas, questionando criticamente a conformação e apropriação dos lugares. Paola Jacques (2012), enunciou a evolução do urbanismo moderno aliando – e coincidindo – com o histórico das errâncias urbanas de uma forma cronológica quase simultânea. A evolução do urbanismo aliado as críticas dos grupos errantes. A autora dividiu em três grandes fases: aliando a modernização das cidades (final do século XIX e início do século XX) com o período das *flanâncias*; o movimento moderno no auge dos CIAMs (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) com as deambulações e, por fim o modernismo tardio pós-guerra com as derivas.

Esse primeiro período, da modernização das cidades do fim do XIX foi marcado principalmente pelas transformações de Haussmann em Paris entre 1853 a 1870. Nesse momento Baudelaire cria a figura do *Flâneur*, aquele que em uma exploração voluntária ou de um delírio faz revelações entre o subjetivo e objetivo. O retrato de uma Paris destruída em prol de uma ansiedade pelo novo, moderno. A perda das ruelas onde perambulava Baudelaire e em outra ocasião era analisado pelas passagens cobertas de Walter Benjamin. Paola Jacques (2012), lembra que no começo do século XX, um caso similar aconteceu na cidade

do Rio de Janeiro, na época em que Pereira Passos arruinou o centro da cidade do Rio. Por sua vez, o cronista errante João do Rio, descreve suas "*flanâncias"* pela antiga cidade com grande saudosismo pelos detalhes de cada rua, entendendo que a rua mais que um "alinhado de fachadas" é como um ser vivo:

> O Flâneur é ingênuo quase sempre. Pára diante dos rolos, é o eterno 'convidado do sereno' de todos os bailes, quer saber a história dos boleiros, admira-se simplesmente, e conhecendo cada rua, cada beco, cada viela, sabendo-lhe um pedaço da história, como se sabe a história dos amigos (quase sempre mal), acaba com a vaga ideia de que todo o espetáculo da cidade foi feito especialmente para o gozo próprio (...) (RIO, 2008, p. 6).

O segundo período é marcado pelo surgimento das vanguardas modernas, correspondendo as deambulações advindas dos dadaístas e surrealistas. Sugestões de excursões por lugares banais de Paris sem nenhum critério específico, somente com a intenção da caminhada como prática estética. O errante não tem medo do acaso ou de se perder, e sim de aproveitar os erros e fugir da razão, da mesmice, em busca do inesperado. O terceiro e último momento, compreende o modernismo até seu marco final em 1970 (destruição do conjunto habitacional Pruitt Igoe nos Estados Unidos – início do pós-modernismo). Etapa essa correspondente aos reflexos do pensamento situacionista, autores da deriva urbana como antídoto da espetacularização contemporânea (JACQUES, 2012).

Todo esse histórico de experiências errantes, textos narrativos, imagens, croquis, teve como cenário a cidade de Paris em três momentos distintos. Digamos que foram os impulsionadores para novas formas de olhar o espaço público de forma crítica e interrogativa dos processos de mutação urbana. No Brasil, por exemplo, muitos autores e artistas se apropriaram dos estudos parisienses em seus trabalhos, leitores atentos de Guy Debord e

Baudelaire (nas respectivas épocas), no qual na própria escrita percebia-se a influência. Hélio Oiticica em o *Delirium Ambulatorium,* as *Experiências* de Flávio de Carvalho e as errâncias no Rio de Janeiro de João do Rio. E, em um momento de tensão na ditadura militar do Brasil, a obra *Parangolés* de Hélio Oiticica mostra um novo olhar para o crescimento das favelas, sua importância identitária, a coletividade anônima e de sua função mais primitiva: abrigo (JACQUES, 2012).

A errância urbana se apresenta pela necessidade de resgatar o corpo da cidade em seu aspecto afetivo. Em um certo período os urbanistas se focaram mais em questões organizacionais, funcionais, técnicas e deixaram de lado a essência e vivacidade das ruas. Corrompidos pelo aceleramento do capital não houve espaço para o erro, para a experiência física, corporal, de sair do plano do papel para sentir a poética urbana.

1.1.2 Situacionismo: A resistência ao espetáculo

Guy Debord, filósofo francês, político ativista e fundador da Internacional Situacionista, em sua principal obra “A sociedade do espetáculo” de 1967, apresentou várias críticas à sociedade contemporânea, consumista, do culto à imagem e à representação das vivências cotidianas. O conceito de espetáculo destina o protagonismo as imagens, enquanto as pessoas cumprem o simples papel de figurantes-espectadores. Desse modo, as ações que antes eram vividas diretamente, nesse momento passam a ter um intermediário. A experiência real se torna imagem.

O reconhecimento de que a cidade deixa de ser obra (na cidade oriental, arcaica, medieval) para se transformar em produto que advém do valor, tanto de uso – apropriação do

espaço público, dos monumentos, parques, eventos urbanos, lugar de encontros, surpresa – como de troca – dos interesses comerciais e imobiliários –, foi uma realidade que iniciou no processo de industrialização e hoje se intensifica. Henri Lefebvre (1991), relata como a industrialização transformou com a ligação cidade e campo acarretando a fragmentação e setorização dos lugares, que por sua vez, mais tarde, se transforma na relação entre centro e periferia, refletindo no cotidiano da vida urbana. As cidades, destacando aqui o espaço público, tornam-se mercadoria, operam na simultaneidade do valor de uso e troca, acarretando privatizações dos espaços visando lucros e uma nítida divisão de classes, grupos e etnias.

Em uma palestra no ano de 2015 realizada na cidade de Rio Grande/RS, a arquiteta e urbanista Ermínia Maricato explicou de forma bastante didática sobre a crise urbana. Quando se fala que a cidade é uma mercadoria não quer dizer que tenha a mesma relação de uso/troca de um outro produto qualquer, a cidade é uma “mercadoria especial”, em que a maior vinculação se dá com o solo urbano.

> Então o que acontece com essa mercadoria especial? Ela tem um valor de acordo com a localização na cidade. E esse é o grande negócio da cidade. É que essa mercadoria parece captar valor de acordo com a localização. Isso se chama renda imobiliária. Existe um preço de localização (...). E só mora bem e tem direito à cidade, quem pode pagar. O que é então direito à cidade? (MARICATO, 2015, p.12).

A partir dessa compreensão da produção do espaço urbano que a maioria dos problemas das cidades estão vinculados, a desigualdade e irregularidade no uso e ocupação do solo, a crise de mobilidade, habitacional, ambiental, dentre outras.

A sociedade capitalista resiste e captura as inúmeras esferas da vida, Otília Arantes (1998) relata a passividade e alienação das pessoas quanto a ausência da vida pública. Se a principal atração no lar é a televisão, no espaço público são os atrativos comerciais de outdoor, e, no deslocamento, a preferência de automóveis velozes. Logo, nenhum desses ambientes constitui um lugar de estar, todos são lugares de circulação de imagens, mercadorias e do estímulo ao consumo.

É nesse contexto que os Situacionistas observaram que a espetacularização urbana só poderia ser freada se os habitantes fossem os transformadores do espaço com uma participação ativa. Na medida em que novas situações, ambiências momentâneas fossem criadas, o cenário urbano e comportamental modificaria gerando críticas e questionamentos quanto a existência e prática dos planejamentos urbanos. Enquanto Le Corbusier projetava as cidades no intuito de evitar revoluções, os situacionistas desejavam ativá-las usando como indutor o próprio espaço urbano (DEBORD, 1957).

A psicogeografia foi o método utilizado para a construção desses novos ambientes. Estuda os efeitos e implicações que o meio geográfico – planejado ou não – interfere no comportamento afetivo das pessoas. A prática desse método é realizada pela deriva, uma técnica de passagem rápida por lugares diversos, andar sem rumo, permitir que a subjetividade e os acontecimentos indiquem os caminhos (DEBORD, 1957).

Praticar a deriva é se desprender de caminhadas turísticas e estar atento, receptivo a subjetividade. O acaso não é fator determinante, uma vez que os fatores geográficos condicionam na maioria dos casos, seja a topografia, o clima, a pavimentação ou a morfologia.

Ao conhecer a sensibilidade das cidades, entender o comportamento e a vivência das ruas, a crítica ao modelo urbano vigente enuncia com maior complexidade e fidelidade. Se de um lado os urbanistas consideravam os habitantes como meros números estatísticos, de outro, as ciências humanas, não confiam na consciência econômica e cultural dos mesmos. Ou seja, a deriva conseguia observar as pessoas no cotidiano e em suas relações com o ambiente urbano (FELÍCIO, 2007).

O estudo situacionista também se destacava pela prática política. A proposição do Urbanismo Unitário (UU) não era uma teoria, muito menos uma proposta urbana, mas sim uma crítica ao planejamento urbano. No entanto, os situacionistas reconheciam que a deriva produzia experiências mais exploratórias do que conclusivas ao se limitar a determinados percursos em um período de tempo. A transformação das cidades é constante, a troca de cor de uma residência, a demolição de um prédio ou a ocupação de um terreno baldio podem mudar em dias, alterando assim a percepção do método.

A iniciativa situacionista é impulsionada pelo cenário histórico, político, econômico e cultural. Em protesto, criticavam o capitalismo industrial, o espetáculo, o urbanismo moderno que alienaram a população dos seus direitos à cidade e ao espaço público. A crítica é um convite, principalmente para os arquitetos e urbanistas, para retirarem as vendas do capital e vivenciarem as novas situações e ambiências afetivas que são fundamentais na complementação técnica do planejamento urbano.

1.1.3 Corpografias: Cidade no corpo e corpo da cidade

A corpografia urbana pode ser entendida como o agenciamento entre corpo e cidade, uma cartografia urbana realizada tanto pelo corpo como também inscrita no próprio corpo

como experiência ativa. Próximo ao pensamento situacionista, a corpografia se apresenta como uma micro-resistência a toda forma de espetacularização da vida urbana (JACQUES, 2007).

O conceito de corpografia urbana, enquanto corpo resistente, foi enunciado no Caderno do PPG-AU especial “Resistências em espaços opacos”, Salvador 2007 por Paola Jacques em coautoria com Fabiana Britto. Com a reflexão do cenário atual cidade-espetáculo a necessidade por alternativas a este processo se tornou pulsante, assim, através de uma comunicação entre arquitetura, urbanismo e dança emergiram estudos significativos.

Ao observar o espaço urbano cada vez menos apropriado e experienciado pela ação corporal, além da constante privatização dos espaços públicos, faz refletir sobre as relações entre o urbanismo, o corpo e a participação efetiva das pessoas como cidadãs – corpos políticos questionadores. A perda da corporeidade da cidade é solo fértil para intervenções-capitais que propiciam as atuais ideias de não-cidade, como a cidade-museu ou os processos de gentrificação que são sustentados por falsos discursos a favor do bem cultural – “a cultura tornou-se um grande negócio” como cita Otília Arantes (2005).

As corpografias urbanas de resistência podem ser entendidas como o processo cartográfico da experiência urbana marcadas no corpo-cidadão que denunciam as precariedades das estratégias dos projetos urbanos contemporâneos, ainda genéricos e homogeneizantes. O corpo ao praticar a errância, voluntária ou involuntariamente, deixa florescer as atividades cotidianas – vivenciá-la por dentro em uma análise subjetiva e lúdica como analisado em “A invenção do cotidiano” de Michel De Certeau – próprias do espaço vivo

que muitas vezes não são consideradas em projetos urbanísticos, no qual seguem uma prática estatística e objetiva (JACQUES, 2007).

Um mesmo corpo pode ter diferentes experiências urbanas o que caracteriza inscrições distintas de corpografia, se orienta, desorienta e reorienta em sua prática no território. Ao se perder o corpo se desterritorializa e tem sua percepção sensorial mais aguçada. Nesse estágio entre o territorializado (orientado) para o reterritorializado (reorientado) o errante busca outras referências na cidade que não seriam notadas sem a desorientação. Assim, em um processo de lentidão – não em seu aspecto temporal, mas sim quanto a maior captação de informações – o corpo nota minúcias cotidianas que vão além da visão pura. A característica lenta da experiência errante pode ser considerada uma crítica à velocidade imposta na sociedade contemporânea, da urgência dos acontecimentos e aceleração da vida (JACQUES, 2007).

A corpografia nasce próxima do objetivo situacionista de rever os processos de percepção da cidade e buscar métodos mais afetivos (como na aproximação das cidades promovida pelas derivas e a produção de estudos e análises críticas do urbano pela psicogeografia), digamos que se apresenta como uma continuação e complementação dos estudos, não há uma sobreposição de conceitos. A psicogeografia e a corpografia urbana estão alinhadas em um mesmo propósito, cada uma apresenta especificidades próprias do espaço-tempo em que foram construídas, no entanto a essência e desejo de recuperar a vivacidade das cidades é a mesma. Se por um lado a teoria e prática situacionista permitiu a criação de novas situações no ambiente urbano, além de uma análise através de mapas, ilustrações, fabulações; a corpografia aprofundou esse olhar ao inscrever as percepções no

próprio corpo, tendo a consciência de que o seu corpo também foi marcado, seja através de performances dançantes nas ruas ou na simples resistência ao ritmo urbano.

É preciso reconhecer que as atividades práticas da corpografia criticam o espetáculo, mas de dentro do próprio espetáculo. Ou seja, por mais que essas práticas (cartográficas, artísticas, performáticas) consigam criticar e levar a discussão do planejamento urbano para um nível de discussão colaborativo, ainda assim estão dentro de uma estrutura rígida que impõe limites as transformações e avanços concretos. Caso muito similar a equipe do Team X dentro dos CIAMs, em que os próprios arquitetos dentro das organizações modernas criticavam o funcionalismo e racionalismo urbano propostos, porém seguiam trabalhando em seus projetos e obras. Uma equipe que foi muito importante levando reflexões críticas dentro dos congressos, questionando o próprio papel desses profissionais. Porém, muitas investidas práticas não foram levadas adiante como a substituição da Carta de Atenas pela Carta Habitat (DEBORD, 1957).

De forma análoga, as corpografias surgem dentro das instituições acadêmicas, conseguem romper algumas barreiras e se aproximam da experiência prática nas cidades, divulgam as descobertas e críticas, colocam seus próprios corpos como prova, no entanto ainda enfrentam uma luta para garantir reconhecimento científico e propositivo dentro da própria academia.

1.1.4 Stalker: Os caminhantes das frestas

Nesse processo de apreensão das cidades, o italiano Francesco Careri (2013), remonta as origens da história da humanidade para constatar que foi uma história do caminhar. Em sua obra *Walkscapes: O caminhar como prática estética*, desenha uma linha histórica que inicia nos primeiros nômades, se estende até os artistas da Land Art dos anos 1960/70 e, finalmente, insere seu grupo – os Stalker. O que Careri propõe é uma inovação no processo metodológico, a experiência da caminhada nos "territórios atuais", no espaço urbano contemporâneo. Caminha pelas frestas, nos entre-lugares da cidade, sempre disposto a atravessar os muros, as fronteiras, conhecer a borda, atentar para o que visível e invisível – locais fora do guia turístico. E, é nesse momento que se diferencia dos grupos dadaístas, surrealistas, situacionistas que também utilizavam a prática de caminhar, mas com uma postura claramente crítica e provocativa ao urbanismo moderno, sendo de certa forma direcionados em um percurso e pensamento definidos. O grupo Stalker, pelo contrário, é o caminho que dá as diretrizes do percurso, não existem metas pré-estabelecidas e sim o deixar ser capturado pelos *afectos* e *perceptos*[17].

Nessa obra, o autor pontua os lugares sedentários (ou espaços estriados para Deleuze e Guattari) como densos, sólidos e cheios, ao passo que os lugares nômades (ou espaços lisos para Deleuze e Guattari) seriam os menos densos, líquidos e vazios. Como um jogo, a

[17] Os *perceptos* e *afectos* são sensações, são seres, que valem por si mesmos e excedem qualquer vivido. Os *afectos* são os devires não humanos do homem, algo que passa de um ao outro. Enquanto os *perceptos* são as paisagens não humanas da natureza, são seres de sensação que conservam em si a hora de um dia, o grau de calor de um momento. Ver mais em Boutang, P. A. (Diretor). *O abcdário Gilles Deleuze* [Filme Cinematográfico]. Paris, 2004

caminhada se apresenta em um percurso entre as bordas dos lugares cheios e vazios. O corpo protagonista e interventor estético da paisagem, transforma o espaço urbano e preenche os vazios de significados. A caminhada é a criação de sentidos, a descoberta do novo, pode ser dividida em: travessia, o percurso caminhante; linha, o rastro marcado pela trajetória; e o relato, o discurso a narrativa do trajeto caminhado. Logo, é no trajeto, tanto físico como do pensamento, que se percebe o nomadismo, a suspensão dos objetos (materiais) para a inserção da experiência (sensível).

Os Stalkers são os praticantes da cidade, principalmente do entre, do "meio-lugar" como denominou Paola Jacques (2013, p. 10), "estar 'entre' não quer dizer ser uma coisa ou outra, quer dizer ser temporariamente uma coisa e outra. Estar no meio de (*en train de*)... Em trans-formação. É não somente estar no meio ou em um meio, mas ser o próprio meio". A autora contrapõe a ideia de 'não-lugar' de Marc Augé (2005)[18], e aproxima da definição de Michel de Certeau (1994) sobre o 'lugar praticado'. Careri em suas "transurbancias" ressalta que os lugares nômades não estão na cidade idealizada por Constant da Nova Babilônia, e sim na própria cidade sedentária – coexistentes. Ou seja, os praticantes urbanos são os responsáveis por essa cidade lisa, cidade que não está marcada no guia turístico, que muitas vezes é invisibilizada, mas que existe em suas bordas ou nos vazios inconscientes da cidade espetacularizada. No encontro com o outro, atravessando os caminhos dos medos, do

[18] O pensamento de Marc Augé nos relata sobre o impacto que a supermodernidade proporciona na vida das cidades, como a criação dos não-lugares. O não-lugar pode ser entendido como espaços que não são em si lugares antropológicos, que não integram os lugares antigos, da "memória". Estão comprometidos com a individualidade solitária, à passagem, ao provisório e efêmero.

inesperado, que reconhecemos a cidade nômade, viva, desprendida, caótica, mas que nos ensina novas maneiras de pensar e apropriar os espaços urbanos.

Em uma obra mais recente, Careri (2017) reflete para além da caminhada a necessidade de parar. Não de evitar caminhadas, mas de durante o processo ter os momentos de pausa, seja para o descanso, para se hidratar ou mesmo sentar um pouco e refletir sobre o trajeto.

> (...) o parar como parte do caminhar, como uma ação que continua querendo ser ainda nômade, uma longa pausa em um percurso que não pode parar. Pode ser lido como uma reflexão quanto ao tomar seu lugar, ou tomar uma posição, quanto ao cuidar de um lugar e assumir uma responsabilidade ética do momento de parar (CARERI, 2017, p. 7).

Depois de quinze anos caminhando, rompendo e descobrindo bordas de diversas cidades, o autor se deu conta de como as paradas são importantes. Não há uma comparação dicotômica, mas sim uma complementação, até porque para começar uma caminhada supõe-se que o corpo estivesse em uma posição oposta, parado. São pausas fundamentais para o registro do acontecimento, tomar nota da experiência da travessia, das sensações vividas, antes que esses pensamentos fujam sem uma merecida atenção. Careri revela sua experiência sobre uma ética, estética da caminhada e o deter-se nas pausas.

1.2 A cartografia urbana sensível

Os mapas oficiais[19] carregam consigo importantes informações das cidades, como localização de edificações, quarteirões, ruas, além dos aspectos naturais do relevo, hidrografia, vegetação e uma infinidade de existências. Porém, esses mapas não conseguem dar conta de toda informação que pulsa e vai além de aspectos físicos, como os *afectos,* as sensações dos lugares que acolhem ou que repulsam e da singularidade de cada trajeto/caminhada. Esses e outros eventos ignorados por esses mapas oficiais podem ser complementados, ou melhor, sobrepostos por outros mapas desenvolvidos através da cartografia urbana sensível, do olhar, observar, da caminhada errante. Mapas que reconhecem e deixam registrados os múltiplos sentidos. Desse modo, a cartografia moldada para esta pesquisa é um agenciamento entre a filosofia da diferença de Gilles Deleuze e Felix Guattari (1997), o estudo sobre cartografias do desejo de Suely Rolnik e Felix Guattari (1989) e, por fim, as pistas cartográficas direcionadas pelo trabalho de Passos, Kastrup e Escóssia (2009). Em síntese, a cartografia urbana sensível contempla tanto o processo de deriva, uma caminhada errante, como a corpografia ao lançar o corpo-cartógrafo em um território a ser desbravado e, também, o pensamento aberto as subjetivações.

Distante do método tradicional, a cartografia urbana sensível, de cunho qualitativo – mas, que também pode abraçar dados quantitativos –, privilegia o processo investigativo às respostas pré-definidas, o próprio território direciona as pistas em trajetos rizomáticos. Um

[19] A expressão mapas oficiais foi retirada da Tese de doutorado, *Contramapas de acolhimento* por Celma Paese, 2016. Porto Alegre, RS

método dinâmico e de múltiplas conexões, dobras e (re)dobras que acompanha a heterogeneidade e complexidade da fronteira. O mapa resultante dessa cartografia (uma mescla entre desenho, fotografia, *collage* e escrita) expressa minúcias da cidade que normalmente não adquirem a devida importância, – isso porque são características que ferem, rompem com a estrutura do Estado/Poder e denunciam as mazelas da desigualdade urbana e social de forma mais contundente –, fatos que nem sempre conseguem ser apreendidos (nunca representados) sem o olhar atento para os detalhes do cotidiano, da experiência na caminhada, nas cenas urbanas registradas, dos sons, cheiros e texturas.

> (...) a ideia de desenvolver o método cartográfico para utilização em pesquisas de campo no estudo da subjetividade **se afasta do objetivo de definir um conjunto de regras abstratas para serem aplicadas**. Não se busca estabelecer um caminho linear para atingir um fim. A cartografia é sempre um método ad hoc. Todavia, sua construção caso a caso não impede que se procurem estabelecer algumas pistas que têm em vista descrever, discutir e, sobretudo, coletivizar a experiência do cartógrafo (PASSOS; KASTRUP e TEDESCO, 2014, p.32. Grifo nosso).

A experiência tem papel crucial nessa metodologia, recorre-se a Jacques Derrida (2012) para compreender o sentido que se aproxima. Existem dois tipos de experiência: a primeira relaciona-se diretamente com o que ou quem está presente, ligado à presença do acontecimento presente; o segundo não se relaciona diretamente com o presente, mas sim com a viagem, experimentar em direção à alguma coisa ou a alguém desconhecido. Ou seja, o primeiro sentido é de uma experiência já programada, antecipada, enquanto o segundo é imprevisível, e por isso mesmo, aberto ao outro. A experiência do pensamento, aquela que não é possível ser desenhada em um mapa, é uma experiência totalmente exposta a qualquer acontecimento não antecipável (DERRIDA, 2012). Assim, para ter a experiência do que é

indizível, enxergar além do objeto posto, presente, recorre-se a esse segundo sentido da experiência, o ato de atravessar e estar aberto ao inusitado.

> A cartografia é um método de investigação que não busca desvelar o que já estaria dado como natureza ou realidade preexistente. Partimos do pressuposto de que o ato de conhecer é criador da realidade, o que coloca em questão o paradigma da representação (KASTRUP, et al, 2014, p. 33)

A cartografia urbana sensível se compõe por platôs, planos de composição intensos, vibráteis e conectáveis a múltiplas entradas e saída do rizoma, “um platô está sempre no meio, nem início nem fim. Um rizoma é feito de platôs” (DELEUZE e GUATTARI, 1995, p. 32). Quando Deleuze e Guattari exploram o mundo dos conceitos eles não estão interessados em definir, limitar o que é, o que significa. Na verdade, os autores querem descobrir o como e o porquê, quais as circunstancias daquele conceito. Por isso, cada platô possui um título (especificidade da questão) e uma data (a observação de determinado acontecimento). Além disso, “cada platô pode ser lido em qualquer posição e posto em relação com qualquer outro” (DELEUZE e GUATTARI, 1995, p. 33), com a intenção de abraçar pensamentos múltiplos, os platôs não seguem uma lógica binária e dicotômica, sendo independentes em suas leituras e composições.

A fim de refletir e apresentar os resultados e discussões das descobertas das travessias na linha de Fronteira, a pesquisa se compõe em três platôs principais: o mapa da morfologia, o mapa da cartografia e o mapa da filosofia. O mapa da morfologia se apresenta na escala da linha de Fronteira. Apoiado pela análise figura-fundo é possível visualizar as

conexões viárias, a relação entre os cheios e os vazios, o espaço público e o espaço privado. Um mapa de textura que oferece o que já está posto na data do levantamento fotográfico.

O platô do mapa da cartografia é realizado através da experiência proporcionada pela pedagogia da viagem e a caminhada errante na linha e borda fronteiriça. Mapa composto pela escrita rizomática, que adentra na fresta e acolhe os eventos múltiplos, inclusive as vozes que habitam esse lugar, registradas através de entrevistas. Posteriormente, ao tomar distância, as pistas cartográficas são reveladas e integradas ao contexto. A data desse platô se refere ao dia destinado para cada cidade-gêmea marcando os acontecimentos que sucederam.

Por fim, o platô do mapa da filosofia, é a análise teórica da sobreposição narrativa-imagética dos outros dois platôs, morfologia e cartografia. Esse mapa consiste em um agenciamento da estrutura existente, com o relato sensível da caminhada errante e a filosofia da Diferença. O produto versa em uma escrita heterogênea que se aventura na captura do que transborda na fronteira, gerando *collages* que exprimem essa data da descoberta.

> Enxergar mais agenciamentos que abstrações, mais acontecimentos que essências, mais dispositivos que ações, mais linhas que pontos. **O método da fronteira é o da construção cartográfica (construir mapas é se propor ao registro aberto, relacional, reversível, arbitrário, múltiplo, político)**. Ele procede micro analiticamente: busca focos de unificação, nós de totalização, processos de subjetivação. Contra os modelos estruturais (a ideia da base que opera a constituição, como a raiz) e gerativos (a ideia do pivô que instala a sucesso, como a árvore) propõe-se o modelo rizomático (...) Conexão, heterogeneidade, multiplicidade e ruptura como princípios de construção e de apreensão de processos que ocorrem na dimensão transformacional e subjetiva. Dar atenção ao novo, a emergência, a atualidade ao invés de fixar-se no eterno [...]. Rachar as coisas (esquizoanálise) ao invés de buscar origens. **Não represente, apresente. Mais que fixar-se no todo, produzir a diferença** (SILVA, 2006, p. 174. Grifo nosso).

A fala do sociólogo Luiz Sérgio da Silva enfatiza a importância dos agenciamentos e a ruptura de estruturas eternas. Os platôs da cartografia sensível, por mais que utilizem a base figura-fundo, rompem com essa estrutura ao incorporar eventos externos. Seja de processos subjetivos, das vozes fronteiriças, do apontamento de filósofos ou até mesmo da letra de uma música. Os platôs da morfologia e cartografia se encontram no apêndice, enquanto da filosofia se desenvolve no capítulo 4 expandindo para o capítulo 5. Cada platô contempla sua singularidade em seus planos vibráteis, podendo ser lidos individualmente ou coletivamente, mas que estão sempre abertos as conexões inusitadas, “[...] de um mapa a outro, não se trata da busca de uma origem, mas de uma avaliação dos deslocamentos” (DELEUZE, 1997, p.75).

Em seguida, os procedimentos são pormenorizados para um melhor esclarecimento de como cada platô se desenvolve.

1.3 Procedimentos

1.3.1 Pedagogia da viagem

A pedagogia da viagem, procedimento metodológico de coleta, pode ser entendida como a experiência nos dois sentidos a que Derrida se refere. Primeiramente é uma viagem efetiva ao local de estudo, uma viagem até certo ponto conhecida pois sabemos para onde vamos. No entanto, é também uma viagem para descobertas e experimentação rumo a acontecimentos imprevisíveis. Estrangeiros, nômades, pesquisadores, cartógrafos abertos a apreensão do outro. Eduardo Rocha, et al. (2016), afirmam que a pedagogia da viagem é:

> (...) uma espécie de coexistência entre o pensar e o escrever. A escrita com como uma espécie de declaração do pensamento. Enquanto o pensamento é orgânico, vai e volta, segue o caminho, entra em atalhos e becos, atravessa muros, erra a passagem e flui com a vida (rizoma) (ROCHA, et al., 2016, p. 94-95).

Os autores postulam que o processo da pedagogia da viagem pode ser dividido em três momentos: antes da viagem (expectativa/ansiedade); durante a viagem (experiência) e depois da viagem (pausa/reflexão). A primeira parte é quando organizamos as malas, escolhemos que coisas levar e o que deixar, com o pensamento inquieto pelas indeterminações. A segunda fase é a própria experiência, quando o pensamento flutua e é constantemente atravessado pelos acontecimentos. Por fim, a terceira fase é a volta, desfazer as malas e retirar as lembranças, aquietar o pensamento e permitir novos agenciamentos. Nessa coleta a escrita é uma ferramenta que contribui na captura do pensamento rizomático que vai, volta, retorna, está em constante movimento (ROCHA, et al. 2016).

Derrida em “Pensar em não ver: escritos sobre as artes do visível” afirma que a experiência é como uma viagem, em que desbravar o desconhecido não está ligado nem a objetividade nem a subjetividade, mas sim com a (in)visibilidade característica do desenho.

> É justamente não a relação presente com o que está presente, mas a viagem ou a travessia, o que quer dizer experimentar rumo a, através da ou desde a vinda do outro na sua heterogeneidade mais imprevisível; trata-se da viagem não programável, da viagem cuja cartografia não é desenhável, de uma viagem sem design, de uma viagem sem desígnio, sem meta e sem horizonte. A experiência a meu ver seria exatamente isso. Se a experiência fosse apenas a relação com, ou o encontro do que é previsível e antecipável sobre o fundo de um horizonte presente, não haveria experiência nesse segundo sentido; haveria experiência no primeiro sentido, mas esta última não é uma experiência do acontecimento (DERRIDA, 2012, p. 80).

E, a partir de uma viagem por toda linha fronteiriça Brasil-Uruguay, tornou-se possível criar atravessamentos narrativos, cartografias urbanas sensíveis e experienciar ser um estrangeiro-nômade aberto ao outro. Michel de Certeau (1994), em *A invenção do cotidiano* esclarece que todo relato pode ser considerado um relato de viagem, que nada mais é do que uma prática do espaço. E, para analisar essas narrativas do cotidiano – ou como ele prefere nomear, ações narrativas – existem alguns métodos e categorias. Como por exemplo, a semântica do espaço, a psicolinguística da percepção, a sociolinguística das descrições de lugares, além de diversos outros procedimentos. Mas, é necessário observar as nuances entre lugar e espaço. Para o autor, “o espaço é um lugar praticado” (CERTEAU, 1994, p. 202). O ser (lugar/estabilidade) em relação com o meio (espaço/velocidade). E, dentro dessa estrutura existe o mapa e o percurso, ambos polos da experiência. O primeiro está ligado a ordem do ver, do conhecimento do lugar, do discurso. O segundo, já está na ordem do fazer, da ação do espaço e observação. No entanto, os percursos são condicionadores de um mapa, pois é uma prática do fazer que permite um ver (CERTEAU, 1994).

Complementando esse pensamento, – atrelado tanto a Certeau como a Careri – o antropólogo britânico Tim Ingold (2005) reflete as relações do sujeito com o ambiente, acreditando que a construção do conhecimento acontece a partir de práticas cotidianas locais, ou seja, cada caminhada é um processo contínuo de reconhecimento. Enquanto o sujeito caminha pela cidade ele vai mapeando esses espaços e lembrando da rota percorrida, dessa forma cria sua própria percepção do ambiente. Ingold ainda critica certa pretensão da cartografia moderna de querer representar de forma fiel e objetiva a multiplicidade dos trajetos e experiências do contexto citadino. Alerta para a diferença entre mapear e elaborar um mapa.

O processo de mapear é aberto, um constante movimento de “descobrir-caminhos” sem a intenção da estabilidade e fixação em um mapa físico, como é o caso da elaboração de um mapa que registra um certo momento e não dá conta da fluidez do tempo ininterrupto (INGOLD, 2005).

Durante a viagem é perceptível como os lugares tem a capacidade de integrarem com a memória, o filósofo Paul Ricoeur (1998) ao enunciar Aristóteles define que a memória tem relação com a imagem, ou seja, torna presente a ausência. Por sua vez, a narrativa torna a memória declarada. E nessa lógica Ricoeur traça um paralelo interessante entre narratividade e arquitetura, que em primeira vista são opostas, mas que no fim do raciocínio observa aproximações e cruzamentos. De forma sucinta a narratividade é o processo que ocorre no tempo, inscrição da linguagem que se oferece a leitura do espaço narrado. Ao passo que a arquitetura se dá no espaço, construção física e se oferece a visibilidade do espaço construído.

Em uma extensa comparação entre prefiguração, configuração e reconfiguração observa-se os cruzamentos. Se na narrativa se prefigura o engajamento da leitura da vida cotidiana, na arquitetura se pressupõe o ato de habitar e construir. Na configuração, a narrativa descreve o tempo narrado, enquanto na arquitetura remota o habitar. E, a reconfiguração na narrativa é a própria leitura ou releitura, e na arquitetura é o ato de reler a cidade, um habitar refletido que remonta a memória. Logo, a simultaneidade tanto do ato de construir como de habitar, requer ao leitor a interpretação dos signos inscritos.

No entanto, contradizendo a esse fascínio pela viagem, Deleuze (1988) demonstra certa repugnância pelo ato de viajar. Não que o autor seja totalmente contra a viagem em si, mas nas condições que ele, intelectual, palestrante, viaja são “monstruosas”. No primeiro

contato com essa afirmação de Deleuze há um choque, certo estranhamento já que o autor cria o conceito de nomadismo, mas justifica que “a viagem do intelectual é o contrário da viagem” (DELEUZE, 1988, p. 101), e, que os nômades, “ são pessoas que não viajam” (DELEUZE, 1988, p. 102). O interessante do pensamento de Deleuze está justamente no fato de enxergar além, porque acredita que em toda viagem também existe uma “falsa ruptura” ou uma “ruptura barata”. Nesse momento, o autor entende que para romper não é preciso viajar, todavia muitos viajam com a desculpa do rompimento, da “busca de um pai” – lembrando o mito do édipo.

Quanto aos nômades, são eternos construtores de territórios, sempre territorializando não desejam deixar a terra. Muito diferente do imigrante, foragido, exilado que são obrigados a viajar. Deleuze enaltece o devir-nômade, rompe com a representação foucaultiana, rompe com a estrutura do próprio pensamento e imaginação. A verdadeira viagem é aquela que muda a perspectiva, o *percepto* e não precisa, necessariamente, sair do lugar.

> As intensidades se distribuem no espaço ou em outros sistemas que não precisam ser espaços externos. Garanto que, quando leio um livro que acho bonito, ou quando ouço uma música que acho bonita, tenho a sensação de passar por emoções que nenhuma viagem me permitiu conhecer. Por que iria buscar estas emoções em um sistema que não me convém quando posso obtê-las em um sistema imóvel, como a música ou a filosofia? Há uma geo-música, uma geo-filosofia. São países profundos. São os meus países (DELEUZE, 1988, p. 102).

Contudo, Deleuze se aproxima de Proust para compreender que em uma viagem o que fazemos é sempre verificar algo. **Verificar, investigar, confirmar**. Aqui está a questão chave da pedagogia da viagem. O ato de viajar é ir ao encontro de algo ou alguém, previsível

ou não, mas que desejamos averiguar. E, para isso, cada viajante nômade territorializa o que vê, toca, sente à sua maneira, construindo seu próprio território. A viagem rompe com falsas idealizações ou pré-conceitos de lugares que são midiatizados, mas que não foram efetivamente sentidos. Antes de viajar pela fronteira a imaginação era de um lugar de tensão, constante monitoramento, presença de militares e exaustiva burocracia. Entretanto, foi preciso viajar, ir verificar para desmistificar, em alguns pontos, essa imaginação construída por relatos generalistas e inconsistentes. A viagem rompe também com a presunção de que dominamos todo conhecimento mediante as experiências dos outros, através de livros ou relatos. É preciso sair da zona de conforto, e ver por si mesmo.

Dessa forma, através da pedagogia da viagem é possível adentrar aos recantos inconscientes das cidades-gêmeas, verificar não só os lugares de travessia que são dados em fotografia aérea, mas perceber qual a relação que as pessoas, em seu cotidiano, estabelecem com o lugar. Experienciar outros acontecimentos e travessias.

1.3.2 Travessia

Travessia, ato de atravessar, se deslocar de um ponto a outro. Etimologicamente a palavra travessia origina do latim, radical -*trans* de “através, o que cruza” e – *versus* de “virar, fazer dar volta”. Assim como outras palavras do mesmo radical, travesso (criança que “vira”, se torna inquieta, bagunceira), travesti (pessoa que disfarça, “vira”, “troca” pelo sexo oposto), transversal (linha “girada”, oblíqua, que cruza). Podendo inferir também que atravessar é virar do avesso, virado para fora. Essa experiência de atravessar, do momento da passagem de um lugar a outro é muito bem relatada na obra o “Grande Sertão: Veredas”, de Guimarães Rosa, pelo personagem Riobaldo:

> Eu atravesso as coisas – **e no meio da travessia não vejo!** – **só estava era entretido na ideia dos lugares de saída e de chegada**. Assaz o senhor sabe: a gente quer passar um rio a nado, e passa; mas vai dar na outra banda é num ponto muito mais embaixo, bem diverso do em que primeiro se pensou. Viver nem não é muito perigoso? (ROSA, 1994, p. 42. Grifo nosso).

A literatura nos ajuda a compreender como as travessias nos transportam para um outro lugar. Quando Riobaldo postula que “no meio da travessia não vejo!”, na verdade, o personagem demonstra como estava absorto em seus pensamentos, aflito pela chegada, ou saudosista pela saída, e assim não percebeu o ato de atravessar, chegando até mesmo em um outro ponto do rio que não era o destino final. Esse pensamento corresponde aos escritos do filósofo Martin Heidegger (1954, p. 157), “quando começo a atravessar a sala em direção à saída, já estou lá na saída”, reafirmando a capacidade que o ser humano tem de não estar preso ao corpo físico, podendo ganhar espaços no ato da travessia. No dicionário dos símbolos de Juan Cirlot a palavra travessia (*travesía*) descreve o processo de transformação no ato de atravessar[20], “partindo de um estado natural para um estado de consciência por meio de uma etapa na qual a travessia simboliza justamente o esforço de superação e a consciência que acompanha” (CIRLOT, 1992, p. 447). Assim, no ato da passagem o pensamento flutua, ainda não pertencemos a um lugar nem outro, mas sim no meio, entre. Na travessia a noção de tempo se difere, mas sempre relacionado a uma espera, a lembrança

[20] Versão original: “*el avance desde un estado natural a un estado de conciencia por medio de una etapa en que la travesía simboliza justamente el esfuerzo de superación y la conciencia que lo acompaña*"(CIRLOT,1992, p.447)

de onde se saiu e ansiedade para onde se deseja chegar, o arquiteto e urbanista Fernando Fuão, complementa:

> Nas fronteiras dos homens sempre se espera, desesperando-se. **A espera é uma característica das situações limites, das bordas**. Elas anunciam o desespero do descontrole. No fim não resta outra coisa senão esperar, mesmo na natureza. Ela em sua totalidade parece estar eternamente aguardando um não sei o que… **Espera-se passar, espera-se atravessar, espera-se a chegada do outro** (FUÃO, 2012a, s/p. Grifo nosso).

A travessia é um ato corajoso, pois não se sabe o que se espera durante a passagem e nem o que aguarda do outro lado. Na Odisseia de Homero, Ulisses atravessou por vários obstáculos, tempestades, monstros, sereias, tentações, desvios, alucinações, até retornar para sua pátria em Ítaca. Foram dez anos de travessia, dez anos estando a caminho, no entre. Ao chegar a sua terra já não era mais o mesmo, poucos o reconheciam. Na travessia, Ulisses deixou um pouco de si e carregou um pouco das experiências vividas. Fato que acontece em qualquer travessia, sempre transformando o “eu” e o “outro”, seja o outro lugar, pessoa ou pensamento.

Há um certo desejo, mesmo que não declarado, pelo demorar-se na travessia. Uma oportunidade de reler os pensamentos inquietos que a rotina, monotonia, correria cotidiana impedem de refletir. Independentemente que a demora seja causa de uma espera, distância ou pela própria vontade “inconsciente”, existe o desejo da permanência. No conto *A terceira margem do rio*, de Guimarães Rosa (1988), relata a história de um pai que constrói sua canoa e toma a atitude súbita de ficar anos no rio, atravessando de um lado a outro sem sair da canoa, abandonando a família que assiste da beira do rio. “Nosso pai não voltou. Ele não tinha ido a nenhuma parte. Só executava a invenção de **se permanecer naqueles espaços do rio**,

de meio a meio, sempre dentro da canoa, para dela não saltar, nunca mais" (ROSA, 1988, p. 32. Grifo nosso).

O escritor não deixa explicito em nenhuma parte do conto qual seria a terceira margem do rio, no entanto, é possível imaginar que o pai buscava a travessia como um refúgio interior. Estar ali, atravessando de uma ponta a outra, permitia a transcendência, o desprendimento, a elevação e o esclarecimento dos mistérios do pensamento. E, da mesma forma como Ulisses não foi reconhecido quando retornou, esse pai também se transformou "ele agora virara cabeludo, barbudo, de unhas grandes, mal e magro, ficado preto de sol e dos pêlos, com o aspecto de bicho, conforme quase nu" (ROSA, 1988, p. 34). A figura do pai agora dava medo, estranheza, fazendo com que o filho se afastasse, fugisse, acreditando que seu pai estava vindo do além, de outro mundo. E, não só pelo aspecto físico, mas o pai já era outro em pensamentos, idealizações, sonhos e desejos.

Alguns elementos são reconhecidos por seu potencial de conceder a travessia, permitir a passagem temporária, ou não. Assim como o barco no conto de Guimarães Rosa, um instrumento que faz o deslocamento sobre o rio. O rio só existe como rio porque possui margens, que delimitam sua largura e conseguem "rasgar" a terra para ter passagem. O próprio rio está em um constante processo de travessia, transportando a água de um ponto a outro. Além disso, o rio é composto pela superfície e profundidade. A superfície é o local claro, reflexivo, onde tudo está visível e móvel, ao jogar uma pedra no rio consigo ver a formação das ondas. Já a profundidade é escura, opaca, aparentemente quieta, quanto mais profundo mais mistério. E, para atravessar esse rio, além do corpo a nado ou pelo transporte aéreo, se

constrói a ponte, outro elemento que permite a passagem. E as pontes, como ressalta Fernando Fuão:

> (...) são um símbolo que se expressa materialmente por sua horizontalidade, mas que tem um significado plenamente vertical. O plano da travessia horizontal, de um lado a outro, define o passado, presente e futuro. **O plano vertical define a travessia transcendental do ser**. O acima: refere-se ao ascendente, ao celestial, e o abaixo: o descendente, os planos inferiores, o próprio inferno (FUÃO, 2012b, s/p. Grifo nosso).

Como a superfície e profundidade do rio, a ponte também possui dois planos, o horizontal e vertical, incluso podem ser vistos em sua superficialidade e profundidade. Do concreto ao abstrato a ponte permite a travessia transmitindo sensações diferentes em cada passagem. Há aqueles que permanecem em cima da ponte, anestesiados por alguma paisagem, encontro ou alguma revelação, outros, permanecem em instantes de pensamentos. No entanto, embaixo da ponte, muitos evitam e os poucos que habitam são verdadeiros comunicadores. A parte inferior da ponte, embora não conecte horizontalmente, faz parte da verticalidade da travessia, torna-se puro acolhimento. O elo, a cola, a costura, de um ponto a outro remete a fragilidade. É um nó da costura que desata, a cola que não foi suficiente e solta, ou a ponte que rompe ao criar barreiras de passagem. O medo de não prosseguir, de não poder passar, intensifica ainda mais a travessia. E, mesmo que a passagem seja negada, os corpos foram atravessados pelas sensações de rejeição, hostilidade ou inconformismo. Demonstrando assim, que a travessia nem sempre é pacífica, às vezes, prazerosa, outras vezes em clima de tensão, todavia sempre transformando. Esse clima de tensão pode ser melhor compreendido na passagem do Grande Sertão Veredas, quando Riobaldo sente o medo da travessia de barco pelo velho Chico:

> Tive medo. Sabe? **Tudo foi isso: tive medo!** Enxerguei os confins do rio, do outro lado (...). Tinha ouvido dizer que, quando canoa vira, fica boiando, e é bastante a gente se apoiar nela, encostar um dedo que seja, para se ter tenência, a constância de não afundar, e aí ir seguindo, até sobre se sair no seco. Eu disse isso. E o canoeiro me contradisse: – "Esta é das que afundam inteiras. É canoa de peroba. Canoa de peroba e de pau-d'óleo não sobrenadam..." Me **deu uma tontura** (...). Quieto, composto, confronte, o menino me via. – "**Carece de ter coragem**..." – ele me disse. Visse que vinham minhas lágrimas? Dói de responder: – "Eu não sei nadar..." O menino sorriu bonito. Afiançou: – "Eu também não sei" Sereno, sereno. Eu vi o rio (ROSA, 1994, p. 144-145. Grifo nosso).

Saindo do campo material-físico, a Filosofia da Diferença apresenta o sentido de atravessar no ato de acolher, ser imanente a diversos autores no território dos platôs. Deleuze, por exemplo, se localizava sempre no meio, no lugar onde se atravessava todos os tipos de conhecimento e autorias, estabelecendo uma escrita rizomática de múltiplas entradas e saídas. Assim como os nômades, a filosofia da diferença foge dos territórios consolidados e trajetos precisos, para atravessar as fronteiras e estabelecer um território do meio, dos devires, das diferenças e das intensidades.

Deleuze abraçou Bergson, Espinoza, Nietzsche, Foucault, dentre outros e "forneceu pistas para travessias aéreas, terrestres, subterrâneas, interiores" (PASSETTI, 2005). Criou as linhas de fuga, que atravessam as territorialidades para comprovarem os movimentos de re-des-territorializações; o corpo sem órgãos, desprendido de algumas amarras institucionais e do poder para estar aberto aos múltiplos atravessamentos e devires, ser um corpo em acontecimento; as máquinas de guerras, que são as armas dos nômades, exteriores ao Aparelho do Estado e se apresentam como ruptura da sociedade disciplinar, e, também na criação constante de outras linhas de fuga. Deleuze ainda atravessa o édipo de Freud e da

psicanálise tratando como um instrumento de poder, que coíbe os nossos desejos e inconsciente. Ou seja, Deleuze é atravessado por inúmeros autores e elementos que transformam a maneira de pensar e constituir o novo, a criação.

A travessia depende sempre de um coletivo, ou de alguém que atravessa algum lugar, território, pensamento ou que é atravessado por outros *afectos.* Esta pesquisa atravessa tanto territórios internacionais, como territórios subjetivos. Assim como é atravessada por diversos encontros com a literatura, arte, filosofia, arquitetura e pelo próprio reconhecimento.

1.3.3 Morfologia

O termo morfologia na origem da palavra quer dizer “ciência que estuda a forma”. Por sua vez, a morfologia urbana é entendida como o estudo da forma da estrutura urbana e da conexão com os elementos exteriores que lhe originaram (LAMAS, 2004). Segundo Vicente Del Rio (1990), a morfologia é um estudo minucioso tanto da produção como da modificação da forma urbana no decorrer do tempo, “estuda, portanto, o tecido urbano e seus elementos construídos formadores através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram” (p. 71).

De acordo com Merlin e Choay (2000) é no século XIX, no período entre guerras, que o conceito de morfologia urbana aparece, inicialmente, pelos geógrafos alemães e franceses. Os estudos do arquiteto austríaco Camillo Sitte (1992) criticavam as grandes transformações que a cidade de Viena sofria, de acordo com princípios haussmanianos. Sitte, idealizava um planejamento artístico defendendo a preservação histórica das vias e praças, em que as características estéticas da cidade também deveriam ser levadas em conta. Na Itália também houve uma preocupação e estudo sobre a morfologia urbana, visto a importância patrimonial.

Aldo Rossi (2001), arquiteto italiano, estudou a relação entre arquitetura e cidade, postulando a importância de preservar os monumentos, isto é, permitir que em um mesmo núcleo urbano coexistam vários tempos, manifestando as transformações constantes.

Por forma urbana se entende como os objetos, elementos, partes que definem a estrutura urbana. E, o modo como esses elementos morfológicos se configuram no espaço, exprimem as características das cidades. As ruas, calçadas, parques, praças, existem em todas cidades, mas a forma como se articulam entre si e em relação as pessoas, que determinam as particularidades. Quanto à materialidade dos elementos morfológicos, José Lamas (2004) identifica quatro variáveis: aspectos de organização funcional (o tipo de uso do solo, comércio, serviço, lazer, moradia); aspectos quantitativos (fatos urbanos quantificáveis, como fluxos, densidade, quadras, lotes); aspectos qualitativos (quanto ao conforto e condição material dos componentes urbanos, calçadas, ruas, praças, mobiliário urbano, em relação acessibilidade, segurança); e, por fim, os aspectos figurativos (relacionado a informação estética, visual, sensorial, táctil, de orientação).

Dentro da análise morfológica pode-se observar diferentes dimensões espaciais. Podendo variar da pequena dimensão (setorial), do lote, do mobiliário urbano; passando por uma dimensão intermediária (urbana), ruas, quadras, praças, traçado urbano; até uma grande dimensão (territorial), bairros, vias de tráfego, zoneamentos. Como em um zoom da câmera, temos a imagem da cidade, se aproxima da escala do bairro, e finalmente chega a escala da rua. De acordo com José Lamas (2004), a partir dessas diferenças de escalas é possível classificar os elementos morfológicos que fazem parte do espaço urbano: solo, edifícios, lote, quarteirão, fachada, logradouro, traçado da rua, praça, monumento, árvore e vegetação, e,

mobiliário urbano. No entanto, dentro dessa pesquisa, ampliamos a abordagem dos elementos morfológicos incluindo as particularidades encontradas durante as travessias nas cidades de fronteira. Além das ruas, praças e parques, identificamos também a presença do elemento ponte, da arquitetura das aduanas, o monumento dos marcos fronteiriços e os diversos tipos de ocupações urbanas. Elementos esses que a bibliografia tradicional não especifica, uma vez que não são elementos passíveis de padronização, e que esta pesquisa se propõe a investigar e divulgar.

Uma das primeiras análises morfológicas que se conhece são os desenhos urbanos da cidade de Roma, realizados pelo topógrafo Giovan Nolli. Através da técnica de projeção vertical, Nolli concebeu no total de 12 pranchas o mapa figura-fundo, ou também conhecido como mapa dos cheios e vazios. Mapa esse que foi muito útil na percepção da cidade como um todo e dos seus fragmentos, observando as proporções de espaços público, semi-públicos e espaços privados, a questão da acessibilidade e as proporções entre cheios e vazios (DEL RIO, 1990; GRAVES, 1979). A partir desse episódio esse método foi amplamente difundido, inclusive nos dias atuais também é uma ferramenta útil, prática e de fácil visibilidade. Na obra *Collage City* de Colin Rowe e Fred Kotter (1978), os autores usam o artifício da figura-fundo para fazerem uma crítica as propostas do urbanismo moderno. Comparam o projeto de Le Corbusier para Saint-Die na França em contraposição com o plano de Parma na província de Emília-Romanha (Figura 01).

> Assim, um é quase branco e o outro quase preto; um é um acúmulo de sólidos no vazio na maior parte sem manipulação, o outro é um acúmulo de vazios em um sólido quase sem manipulação, e em ambos os casos o fundo fundamental promove uma categoria inteiramente diferente de figura: em um

caso de objeto, e no outro espaço (ROWE e KOTTER, 1981, p. 63-64. Tradução da autora)[21].

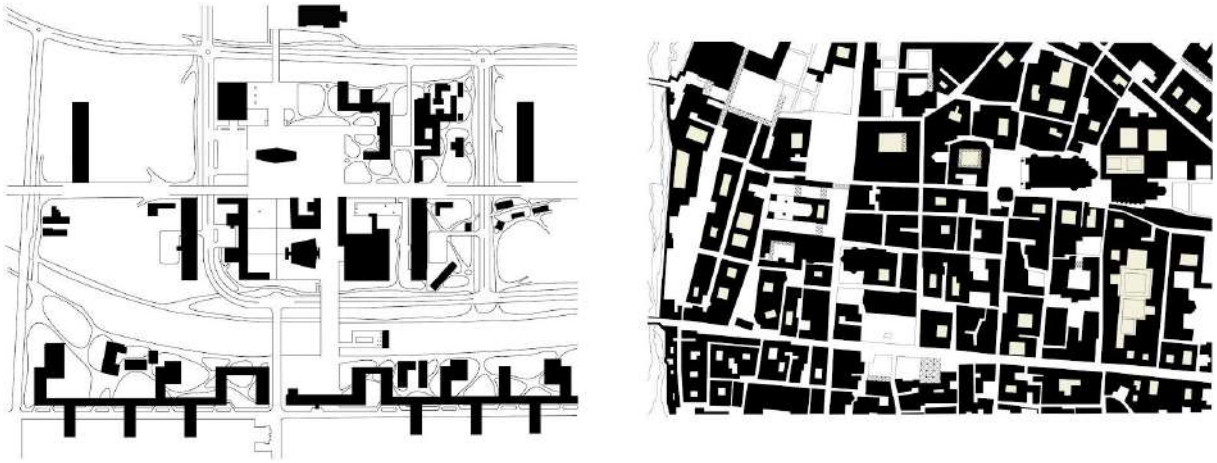


Figura 01: Figura-fundo comparativa do projeto de Saint-Die (esquerda) com o plano de Parma (direita). Fonte: ROWE e KOTTER, 1981, p. 66-67.

A partir dessa análise de figura-fundo os autores observam uma nova possibilidade de apreensão das cidades, assim como os novos projetos contemporâneos, medindo os impactos e as melhorias no desenho urbano. Segundo os autores, o urbanismo “futurista” fixa

[21] Texto original: *“Así, una es casi blanca y la otra casi negra; una es una acumulación de sólidos en un vacio en su mayor parte sin manipular, la outra es una acumulación de vacíos en un sólido mayormente sin manipula, y en ambos casos el fondo fundamental promueve una categoría enteramente diferente de figura: en un caso objeto, y en el otro espacio”* (ROWE e KOTTER, 1981, p. 63-64).

os objetos arquitetônicos em um complexo fechado de vida pública, ao passo que a cidade tradicional concede textura sólida que fornece a vivacidade ao espaço urbano. Enquanto a cidade tradicional é baseada pelo fundo, em que as funções se mesclam e as ruas constituem canais abertos de fluxos, desembocando em praças, galerias, largos em uma leitura horizontal das cidades; a cidade moderna, por sua vez, é formada por elementos individuais “soltos” em um fundo vazio, segregando as funções em lugares determinados em uma dinâmica vertical e desarticulada (MONTANER, 2007). Nas considerações finais desse estudo os autores, Rowe e Kotter, chegam ao conceito de “contextualismo”, termo muito caro no campo da arquitetura e urbanismo, palco de discussões sobre o público/privado, figura/fundo, cheio/vazio, horizontal/vertical. No entanto, deve haver uma concessão de ambos lados, se abrir as novas propostas, mas respeitando o que já existe nas cidades, uma mescla de contextos.

No decorrer do tempo o urbanismo tenta acompanhar as modificações da sociedade e adaptar os espaços para as novas transformações, vinculadas principalmente ao processo de produção. No entanto, segundo François Ascher (2010), há uma falta de sincronia entre a evolução da sociedade, em questões sociais e tecnológicas, com o processo de concretização material das cidades. E, devido às transformações contemporâneas (avanço tecnológico, novas relações sociais, o modo de produção e consumo, novos fluxos de mobilidade) o autor reflete sobre a necessidade de um “novo urbanismo”, com princípios que tirem proveito dessas mutações e controlem os possíveis prejuízos.

Ascher (2010) pontua dez princípios que podem auxiliar na resolução de questões urbanas emergentes, como: conceber cidades atrativas, democráticas em uma sociedade tão diversa, desigual e heterogênea? Destacamos aqui o sétimo item “Requalificar a missão do

poder público: da administração a regulação" (ASCHER, 2010, p. 92). Enquanto o urbanismo moderno, controlado pelo poder público, administra as cidades assegurando as regulamentações, leis e diretrizes (leis, muitas vezes, generalistas que não apropriam particulares de cada cidade); o neourbanismo, apoiado também por técnicos, especialistas, pesquisadores propõe um estudo de adaptação e aplicação de mudanças caso a caso. Já em um viés mais participativo, o sétimo item apresenta "Adaptar a democracia à terceira revolução urbana: do governo das cidades à governança metropolitana" (ASCHER, 2010, p. 96). O autor acredita que a inclusão de diferentes atores urbanos representativos da sociedade civil, podem contribuir na resolução de políticas e decisões públicas de forma mais inclusiva e assertiva. Assim, ao menos no mundo ocidental, projeta-se um urbanismo mais reflexivo, de dispositivos, reativo, flexível, multifacetado e multissensorial (ASCHER, 2010).

Dito isso, a análise morfológica que é proposta para essa pesquisa se traduz em um estudo de figura-fundo e dos elementos estruturadores. Ao conceber esse mapa na escala do percurso das travessias nas cidades-gêmeas é possível perceber a proporção entre cheios e vazios, a relação entre público e privado, e, principalmente, como acontece a conexão entre cidades. Um outro mapa focalizado na linha de fronteira permite observar mais de perto a conexão e integração das cidades-gêmeas, quanto a tipologia, manutenção e potencial de integração. A morfologia é uma ferramenta que permite compreender o desenho e o traçado urbano, como as configurações físicas e materiais de cada elemento produz na sociabilidade do espaço.

1.3.4 Entrevista de manejo cartográfico

> A filosofia serve para propor questões e problemas e as questões são fabricadas. Como você [Deleuze] diz, o objetivo não é tanto responder, mas livrar-se dessas questões (DELEUZE; PANERT, 1988, p. 87).

Deleuze esclarece que em um diálogo/entrevista devemos nos ater às questões e aos problemas e não as interrogações, que são perguntas opinativas, midiáticas, sem muito interesse. O autor exemplifica na pergunta “você acredita em Deus? ” (DELEUZE, 1988, p.87) como uma interrogativa, cada pessoa pode ter uma opinião diferente que não estabelece nenhuma questão ou pergunta, tornando desinteressante. Mas, quando se questiona “o que queremos dizer com a palavra Deus?” (DELEUZE, 1988, p.87), nesse caso temos uma questão. E, dessa questão surgem os problemas. Deleuze nos faz refletir sobre a complexidade de um diálogo; como essa experiência pode auxiliar no arranjo dos pensamentos e, até mesmo, propor outro direcionamento a pesquisa.

No segundo volume do livro *Pistas do método da cartografia*, Silvia Tedesco, Cristian Sade e Luciana Caliman (2014) se dedicam a esclarecer algumas pistas sobre a entrevista, mas logo de início afirmam que “não existe entrevista cartográfica, mas manejo cartográfico de entrevista” (TEDESCO, SADE, CALIMAN, 2014, p.93). O interesse da cartografia está em pesquisar a experiência, os processos e as dinâmicas dos encontros e atravessamentos. Sendo assim, a entrevista é um instrumento útil para capturar a essência, a superfície dos acontecimentos. Desde a acolhida do entrevistado, até o compartilhamento de experiências de vida, conteúdo e expressões na fala. Os autores se aproximam de três pistas principais que fazem parte da entrevista. A primeira diz respeito a cartografia como um modo de acompanhar os processos, isto é, estar atento não só as questões e respostas, mas todo o desenvolvimento do diálogo, acompanhando os momentos de pausa, ênfase ou velocidade na fala. A segunda pista relaciona a entrevista como uma pesquisa-intervenção, que observa

os gestos e expressões na comunicação que, por sua vez, intervém na dinâmica do método, podendo transformar, levar o diálogo para outro plano. A terceira, e última pista, correlaciona-se às forças coletivas que motivam a experiência, a relação entre pesquisador, entrevistado, questões e problemas estão envoltos de forças coletivas que interagem e proporcionam a experiência, alcançando o objetivo da captura dos acontecimentos. No entanto, os autores compartilham alguns direcionamentos, são indicações de pistas, que podem ser seguidas ou não, depende do caráter de cada entrevista e como se sucedem (PASSOS; KASTRUP e TEDESCO, 2014).

O manejo cartográfico não tem a intensão de representar a informação proveniente da fala das entrevistas, mas sim descrever a experiência compartilhada de entrevistador e entrevistado somado as forças coletivas atuantes. Existem dois tipos de experiência na entrevista, a “experiência vivida” – no qual o entrevistado expressa suas emoções contando suas histórias de vida – e a experiência “pré-refletida” ou “ontológica” – que postula o que já é conhecido, referente a processualidade e ao coletivo de forças representacionais. E, quanto a linguagem pode ser definida em conteúdo – realidade exterior ligada a experiência – e expressão – sintaxe e signos linguísticos utilizados (PASSOS; KASTRUP e TEDESCO, 2014). Em algumas pesquisas, cujo foco seja em análise linguística, percebe-se que ao aprofundar nas questões da sintaxe e signo das falas muitas vezes se perde a forma, os gestos, as emoções da fala, que de algum modo se referem a outras questões. Assim, a intenção da cartografia é de unir esses planos, tanto os dois tipos de experiência como conteúdo e expressão, estar atento no meio desses planos e capturar as forças coletivas, Deleuze e Guatarri entendem que:

> (...) **as formas de conteúdo e as formas de expressão são eminentemente relativas e estão sempre em estado de pressuposição recíproca**; mantêm correlações biunívocas, exteriores e "disformes" entre seus respectivos segmentos; não há jamais conformidade entre ambas, nem de uma à outra, mas há sempre independência e distinção reais; para ajustar uma das formas à outra e para determinar as correlações, é preciso mesmo um agenciamento específico variável [...] **Uma forma de conteúdo não é significado, do mesmo modo que uma forma de expressão não é significante** (DELEUZE e GUATTARI, 1995, P. 82-83. Grifo nosso).

Desse modo, é necessário estar no plano entre as expressões e conteúdo para efetivar a entrevista. Mas, como capturar as experiências das falas? Talvez seja um desafio para quem não tem especialização em letras, psicologia ou não se sinta seguro ao entrevistar. No entanto, há algumas pistas para compreender e agir nesse processo. Normalmente algumas pessoas quando aceitam uma entrevista tem a intenção de ajudar, são solidárias, e, acreditam que não podem falhar, devem achar as respostas certas. Sendo que não existem respostas certas ou erradas, porém, na cobrança mundana muitas pessoas acreditam em só uma verdade ou na única resposta certa. Dessa maneira, é preciso deixar o entrevistado tranquilo, sem ser julgado por qualquer afirmativa, estando livre para argumentar o que sentir mais à vontade. “A entrevista visa não à fala sobre a experiência, e sim à experiência na fala” (PASSOS; KASTRUP e TEDESCO, 2014, p.100). Alguns estudiosos na área da percepção veem atitudes como uma resposta enfática, rápida, apressada, que tem um ponto de vista definido como falas prontas, que não passaram pela experiência vivida. Ao passo que outros movimentos, como pausas, repetições, o olhar pensativo que remetem a uma busca da experiência interior para formular tal assertiva. As falas despretensiosas, naturais, de espanto, possivelmente, são as falas mais sinceras que carregam muita emoção de vida. E, é nessas dobras, onde faltam as palavras para dizer, ou há mudanças de comportamento físico, que é

necessária atenção do entrevistador, descobrir qual questão, ou qual afecto permitiu a mudança de direção.

Uma outra questão importante em uma entrevista de manejo cartográfico está na formulação de perguntas mais abrangentes, que podem acolher pensamentos que o entrevistador não conhece, indo na contramão de palavras de ordem ou que limitam muito o campo das respostas. Evitar perguntas muito diretas como “o que é?”, “concorda, ou não?”, e dar preferência as perguntas abertas, que vão em busca da experiência para formular como resposta, “como?”, “por quê”? A entrevista proposta não está atrás da informação, está em busca da experiência que leva muito mais além do que informações. E, quando o entrevistador precisa intervir, seja para enaltecer a experiência ou retomar algum ponto, é preciso prudência para não inferir nenhum conteúdo de indução a resposta, somente guiar o trajeto do pensamento.

A entrevista não tem a intenção de escolher pessoas pré-determinadas, para um debate, em um jogo de perguntas-respostas. A entrevista se aproxima de uma conversa, região que acontece a fluidez do assunto, conectado por diferentes forças e atravessamentos que dão forma a um pensamento. Inicialmente, há uma pergunta como forma de iniciar o processo, mas que pode tomar direcionamentos diversos. Assim como a escolha de ser uma entrevista individual ou em grupo, depende muito do momento e da situação em que o entrevistado se apresenta, mas as vozes coletivas são muito potentes, pois correlacionam entre elas podendo atingir outros lugares.

Esta pesquisa escolhe a entrevista de manejo cartográfico na intenção de ouvir as vozes da fronteira, vozes que muitas vezes não são escutadas, mas que resistem e que compõem esse lugar do entre. Optou-se por duas linhas de abordagem, a entrevista agendada e ao acaso. A entrevista agendada selecionou alguns entrevistados mediante sua relação intelectual e profissional com a cidade de fronteira, tanto gestores (prefeitos, vereadores, secretários) como técnicos (arquitetos, engenheiros) ou pesquisadores (professores, historiadores), que de certa forma são responsáveis e conhecem as transformações no território binacional. O local dessas entrevistas variava conforme a preferência do entrevistado, algumas em locais públicos outras em locais privados. E, a entrevista ao acaso acontecia durante as travessias pelas cidades-gêmeas, no imprevisível e no sentimento de acolhida que possibilitava a abertura ao diálogo.

Algumas perguntas “gatilho” são construídas mediante eixos temáticos, mas sem a obrigação de qualquer ordem ou precisão de que todas sejam respondidas. Durante o processo outras perguntas podem saltar, assim como outras não serão questionadas. O primeiro eixo temático se refere a fronteira Brasil-Uruguay: (a) como é conviver em uma cidade-gêmea de Fronteira? (b) em que circunstancias você utiliza a outra cidade de fronteira? (c) como as aduanas e a presença militar se relacionam em seu cotidiano? O segundo eixo se refere as travessias na fronteira: (d) como você se sente ou percebe ao atravessar a fronteira? (e) como você avalia o lugar de travessia na linha de fronteira, as ruas, praças, pontes e marcos, que são pertencentes aos dois países ao mesmo tempo?

Dessa forma a pesquisa se propõe a ouvir o que essas vozes relatam dos modos de vida fronteiriço, e que pistas esses retornos podem contribuir para o entendimento da complexidade do lugar público na fronteira.

1.3.5 *Collage*

Os autores Collin Rowe e Fred Koetter (1981), referidos sobre o uso da figura-fundo, foram um dos primeiros arquitetos a utilizarem da *collage* como novo meio de pensar as cidades. Iniciaram com a ideia do *bricoleur*[22] e avançaram na *collage*, apresentavam como um jogo, observar as cidades de outro ângulo, cortar, recortar, colar, testar possibilidades. Alertavam que uma visão planificada se torna perigosa, na medida em que não atribui a diversidade e a mutação dos processos cotidianos. No entanto, Fernando Fuão (2014) alerta que esses autores buscavam na técnica da colagem uma forma de "preencher" os vazios urbanos, de acomodar os fragmentos e colidir as utopias de forma meramente formal, artística e estética, sem problematizar as experiências urbanas de fato. O que diferencia da *collage* próxima dos surrealistas, que não se trata de uma acomodação, mas sim de uma linguagem da desacomodação, de promover rupturas e desvios que propiciam novos significados.

Sendo assim*,* a *collage* proposta nesta pesquisa se aproxima do livro *A collage como trajetória amorosa* de Fernando Fuão (2011). Compreende-se a *collage* como uma criação, produção do novo a partir de uma composição de outros elementos existentes, já conhecidos. É a forma de expressão e concretude de um tipo de linguagem, diferente da conhecida "colagem" que se resume a recortar e colar figuras preocupado com o resultado material e não na transformação de significados. O processo é constituído de ferramentas (fotografias,

[22] O *Bricoleur* (francês) ou a bricolagem (português) refere-se a fazer pequenos trabalhos como um amador e sem ferramentas profissionais, pode fazer uso de objetos que foram descartados, e deles criar novos usos. Reinventar.

figuras, suporte, tesoura e cola) e acontece por etapas: o recorte, o fragmento ou figura, os encontros e a cola. Etapas que, se segundo o autor, se aproximam de uma aventura amorosa, no processo da captura de olhares, realização de vários encontros e a construção de um relacionamento, limitante (FUÃO, 2011). Uma das intenções da *collage* consiste em quebrar a representação clássica formal propondo uma nova linguagem gráfica visual. Criar um discurso mais profundo das questões urbanas e arquitetônicas contemporâneas.

A *collage* também é um instrumento que serve de denúncia. De forma irônica, crítica ou bem-humorada a *collage* consegue tocar, acender sobre assuntos que passam despercebido, principalmente, para classes dominantes e, por vezes, para o próprio Estado. Alienação e a falta da alteridade são temas da sociedade contemporânea. Temas que são refletidos no próprio desenho urbano ou arquitetônico dos grandes centros urbanos, um desenho que privilegia os automóveis mais velozes aos pedestres, desenho hostil que expulsa artistas de rua ou até mesmo moradores. A arquitetura envidraçada que reflete o ego e não observa para as questões ambientais e de conforto, uma arquitetura da competição por maior altura que não se importa ao retirar o sol dos vizinhos.

Mas, ao mesmo tempo, a *collage* se aproxima dos fragmentos das periferias e observa que existem outras relações dentro da cidade que não obedecem a essa lógica fechada e hostil do consumo individualista. Lugares que nos ensinam sobre a espontaneidade do desenho urbano e da diversidade de usos que os elementos estruturadores podem acolher – a rua que vira casa.

E, além disso, a *collage* é um processo do auto reconhecimento, a escolha de cada fragmento, o recorte, os encontros e a cola nos dizem muito sobre o que nós somos e

pesamos. Ativador da subjetividade retrata nossos medos e desejos mais profundos. A *collage* pode ser o gatilho que faltava para a construção de uma nova ideia.

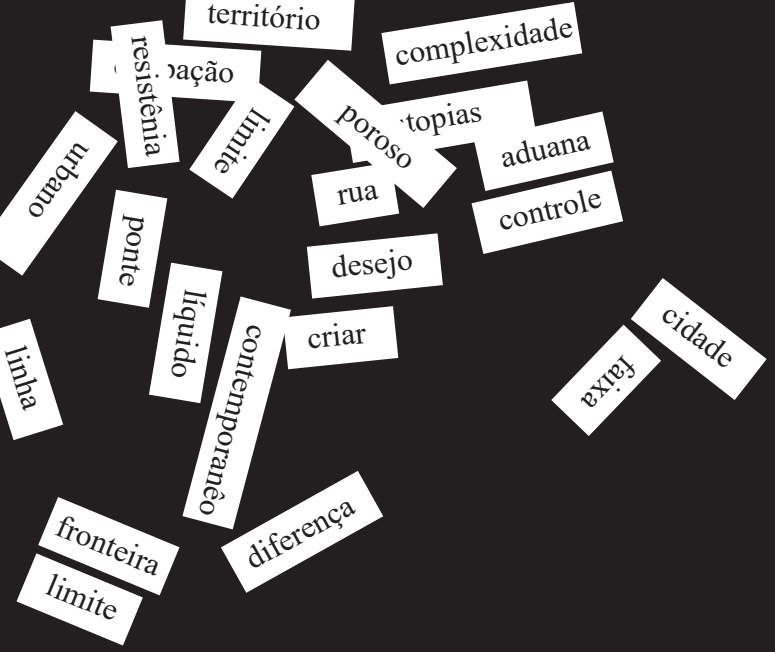
O viés do livro, embora pareça muito romântico, tanto pelo título “trajetória amorosa” como pela figura da capa ao lançar um olhar de aventura, nos surpreende de forma interessante. Na verdade, possui um caráter mais crítico e propositivo do que romantizado. Mesmo sendo uma escrita aveludada, quase poética, expressa o grande potencial que uma *collage* pode alcançar. A intenção da *collage* é justamente se libertar das máscaras impostas historicamente, seja pelo capitalismo, pelo poder ou por nós mesmos. Ao criarmos várias máscaras e nos vestirmos de várias peles, perdemos nossa essência interna e constituímos uma artificialidade.

Todas etapas da *collage*, captura, recorte, fragmento, encontros e cola, apesar de sugerirem processos simples – lembrando a colagem do recorte e cola -, o autor demonstra a complexidade de cada uma delas. Desmistifica a ilusão de que nós somos os protagonistas ao escolher cada figura, sendo que na verdade há uma troca em que as figuras também nos selecionam. O ato de recortar, rompe não só com a figura em uma revista ou jornal, mas quebra dentro de nós vários paradigmas, nos faz refletir sobre a escolha e sobre a renúncia ao deixar aquele espaço vazio, incompleto. O fragmento selecionado agora carrega um pouco do nosso imaginário e se transforma em outro elemento ao se aproximar dos demais fragmentos ou resíduos. A fase do meio, a fresta entre o recortar e colar pode ser considerada a ebulição do processo. Os pensamentos flutuam e nos fazem reviver emoções e sensações. E, quando achamos que escolhemos a posição certa de cada figura, elas mesmo tomam vida e se chocam, parecem falar, e, mais uma vez, inicia a dança dos elementos. Por fim, talvez a

etapa mais dolorosa é a cola, que prende as figuras sem darem chance do retorno. Mas, o pior dessa etapa é entender que acabou, está finalizado, morto.

Fuão deixa muito claro que a importância da *collage* está no processo e não no produto, o interessante é o caminho que se percorreu e não a chegada. Tanto é que não existe nenhum troféu ou nenhuma recompensa para o feito. Fica a reflexão. Aquela *collage* pode não significar nada para outra pessoa, e mesmo para o autor da obra pode já ter perdido o encanto. No entanto, acendeu a faísca e deixou uma marca na armadura que carregamos. Por isso é interessante se arriscar na arte da *collage*, pois só a experiência pode propiciar o novo e inusitado (FUÃO, 2011). A *collage* é uma ferramenta que aguça a criatividade e, ao mesmo tempo, é um espelho interior que reflete o que verdadeiramente somos e pensamos.

Dessa forma, a *collage* é o processo final, a síntese do trajeto dessa pesquisa. Depois de muitas análises bibliográficas, conceituais, morfológicas, cartográficas o pensamento se encontra denso, preenchido, com inúmeras possibilidades. O processo da *collage* é uma atividade que permite a fluidez de cada platô. O fato de percorrer as fotografias das cidades-gêmeas na fronteira, propiciado pela pedagogia da viagem, reativa a lembrança das caminhadas errantes, do desenvolvimento cartográfico e da associação dos conceitos de múltiplos autores. Todas as fases da *collage* estimulam o campo subjetivo e sensível gerando um produto processual e imagético, que de certa maneira, exprime a trajetória de toda a pesquisa e, também, pode ser considerada uma autoavaliação para os autores. Além disso, a imagem é uma outra forma de comunicação, diferente da escrita, ela permite abertura de novas contribuições sobre a complexidade fronteiriça.


território
complexidade
resistência
limite
poroso
topias
aduana
urbano
rua
controle
ponte
desejo
líquido
criar
cidade
faixa
linha
contemporâneo
diferença
fronteira
limite

Fronteira 2

2. Fronteira

Explicar a interpretação/entendimento de fronteira é um processo que exige prudência, uma vez que seu significado está em constante transformação no espaço-tempo e pode ser aplicado em diversas circunstâncias, seja no meio físico ou do pensamento. Falar de fronteira é falar de sensibilidade. Em um primeiro momento a palavra carrega um sentimento negativo, fato aceitável quando os registros históricos mais marcantes relacionados a fronteira são realidades de conflitos e guerras. O muro de Berlim, a repressão na fronteira entre Estados Unidos e México, os conflitos entre Israel e Palestina são exemplos desses marcos que mancharam a palavra fronteira por muitos anos e, até hoje, são sinônimo de segregação e disputa.

No entanto, a fronteira é obra humana, fato social, de caráter histórico. Ao remontar a origem da palavra, juntamente com as equivalências em outras línguas, como em espanhol (*frontera*), francês (*frontière*), inglês (*frontier*) a derivação do antigo latim *frons, frontis* indica o que está a frente. Segundo o geográfo francês Christophe Gay (2004), o termo que se conserva "*front*" designa zona de combate, *front militar*, grupo de pessoas a frente – fronteira humana, sem inferir primeiramente a ideia de fronteira como limite territorial que se instituiu somente com o Estado Moderno (GAY, 2004).

Na história da humanidade é perceptível a necessidade da domesticação do espaço, regiões de influência na extração do substrato para sobrevivência. Os estudos arqueológicos e antropológicos conseguem traduzir a percepção de mundo que os primeiros habitantes apresavam. O antropólogo Leroi Gourhan (1985) afirma que a noção de mundo circundante

se criou de dois modos: o dinâmico que percorre o espaço para obter conhecimento (nomadismo); e o estático que mesmo inerte delineia vários círculos até o limite do desconhecido (sedentarismo). E, a partir dessas descobertas, seja de forma dinâmica ou estática, que o homem inicia o processo de assimilação, reconhecimento e nomeação das experiências, criando assim um mundo simbolicamente controlável.

A literatura registra o primeiro uso da palavra fronteira entre os séculos XIII e XV na região europeia, palco dos desbravamentos e posteriormente a provedora da ideia de propriedade privada - interligada ao conceito de fronteira. No entanto, proferida inicialmente pelos militares e materializada nas fortificações não se relacionava a uma linha, mas sim a uma área de domínio. Observa-se que a fronteira nasce da necessidade primeira de proteção e manutenção da sobrevivência, sem ainda abarcar as relações legais e políticas. Somente com a evolução e crescimento das sociedades, de motivos que vão além da subsistência que o conceito expande seu entendimento para o ramo da comunicação em um viés político (MACHADO, 1998).

Antes de adentrar aos conceitos e as nuances que a fronteira apresenta na contemporaneidade, e principalmente o que ela significa para esse trabalho, se faz conveniente descrever – mesmo que de forma simplista – a construção do entendimento de fronteira no decorrer da história em diferentes sociedades, atrelado também a formação das cidades. Por ser uma pesquisa na área do urbanismo contemporâneo, e por acreditar que as fronteiras estão intimamente ligadas na constituição e progresso das cidades, é traçada uma linha cronológica simultânea. O percurso a ser descrito é de suma importância para o entendimento atual de como as fronteiras modificam seu significado e se comunicam com as cidades em suas relações cotidianas. Seguindo a lógica do geógrafo André Martin (1997) se

torna mais claro e objetivo expor a divisão pelos períodos históricos que já são comumente aceitos, Pré-história, Antiguidade, Idade Média e Idade Moderna. Devido a ênfase da pesquisa pela atual fronteira Brasil-Uruguay, a Idade Contemporânea, ou também conhecida como Pós-modernidade, ganha mais atenção em um subcapítulo a parte que será tratado posteriormente.

2.1 Prelúdio: A fronteira e a cidade

Na Pré-história a terra era entendida como fonte de sustento por vários grupos tribais. De forma coletiva cada grupo se adequava as condições naturais e por isso movimentam-se com frequência em busca de alimento. Nesse caso, a ideia do que futuramente seria fronteira, pode ser vista de forma flexível, pois impossibilitava a demarcação de linhas rígidas. A apropriação do território por cada grupo era identificada por algumas crenças religiosas e místicas, a fronteira entendida como a separação entre a região de conhecimento cotidiano – por isso protegida por forças sobrenaturais – da região desconhecida, ainda não humanizada – considerada hostil, de forças negativas. Os povos primitivos definiam o território por áreas temporariamente fluidas devido as atividades nômades. No entanto, a partir do processo evolutivo, na sedentarização dos grupos e, consequentemente, a necessidade de proteção de uma determinada região, provocou mudanças quanto a instabilidade da demarcação de fronteiras (MARTIN, 1997). O processo de fixação em um local específico foi propício quando o homem saiu do estágio de colheita e aprimorou a técnica da agricultura e pastoreio, assim surgem as primeiras aldeias – locais de terra fértil próximos aos cursos de rios. Dentro das

tribos trabalhavam de forma coletiva, sem um líder e produtos excedentes, somente o necessário para o sustento.

Na Antiguidade a posse individual começa a surgir, ainda de forma lenta e rudimentar, com a formação dos Impérios. Nesse momento, com o avanço da agricultura e ascensão de novas funções como o artesão, comerciante, militar se estabelece um vínculo mais restrito do homem com a posse de terras. Se no mundo primitivo a terra oferecia o sustento, na Antiguidade era preciso se fixar a um território para produzir a sobrevivência, seja com a agricultura ou pastoreio. As antigas aldeias começam a dar lugar as primeiras cidades, Leonardo Benevolo (1993, p. 23) chama atenção que as cidades não eram simplesmente aldeias grandes, mas sim um “local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade”. A cidade nasce da aldeia, mas com outras relações, ao estabelecer um líder para coordenar e supervisionar o plantio; redistribuir o trabalho (divisão do trabalho e início do processo de hierarquias, dominantes e dominados); garantir produtos excedentes para futuras trocas comerciais; proteger contra invasores; consegue modificar o espírito de coletividade das aldeias, tornando assim cidades.

André Martin (1997) ainda ressalta a centralização do poder e a constante busca por expansão dos territórios dessa época, destacando os Impérios Romano, Chinês e Incas na valorização das fronteiras. Tanto o Império Romano como o Chinês e Inca tratam a fronteira como um limite sólido, mas que são abertos a expansão. No entanto, o Império Chinês materializou a muralha da China em uma posição defensiva contra os hunos e posteriormente os mongóis, ao passo que o Império Romano em uma posição expansionista instituiu os

limes[23] para cada avanço. E, entre esses dois exemplos se destacou também o Império Inca, que ao criar trincheiras para conter os “bárbaros” formou um conceito paradoxal de fronteira, construindo uma fortificação mística, mas que ao mesmo tempo evitava a fixação em limites rígidos, desejando a expansão.

Na Idade Média a influência Romana se destacou, tanto pelas expansões e fusões no oeste (futura Europa Ocidental) como nos entraves políticos na faixa leste. A fragmentação política e econômica da época contrastava com a hegemonia religiosa da Igreja Católica, o que ocasionava sentidos diferentes para fronteira religiosa e política. De maneira geral, a fronteira representou um “contrato entre as partes”, definindo limites e expansões através de acordos e evitando conflitos (MARTIN, 1997). A cidade medieval conhecida por seus cinturões e fortificações inicialmente estava atrelada a questão campesina e formação dos feudos. Porém, com o crescimento demográfico e evolução da técnica, uma nova classe ascendeu – a burguesia. Por volta do século XI o comércio se desenvolveu de maneira rápida, solo propício para atuação burguesa na construção de novos portos e centros urbanos de atuação. Consequentemente, novos postos de trabalho e atração para muitas pessoas do meio rural, a cidade cresce e extrapola os limites dos cinturões com novas habitações e serviços nos chamados subúrbios. Assim, os “anéis de fortificação” foram sendo ampliados juntamente com novas edificações como Igrejas e castelos.

---

[23] Limes (limite em latim) são o conjunto das fortificações, delimitações e ocupações sistemáticas romanas nas bordas do seu império.

A Idade Moderna pode ser considerada como um marco na definição de fronteiras, época em que o poder político é institucionalizado pelo Estado Nacional, responsável pela delimitação das fronteiras e propiciado pelo avanço da técnica de mapeamento.

> Com os mapas, as fronteiras passavam a ser não apenas representadas, mas também projetadas, o que em decorrência tornava possível a introdução de traçados precisos entre soberanias. Surge então a 'fronteira linear', como a primeira concepção geográfica moderna, e como prova de que se trata de uma época com novas noções de espaço e de tempo, a primeira tentativa de estabelecimento de uma fronteira linear não ocorreu na Europa, mas no Novo Mundo (MARTIN, 1997, p. 36).

Se antes os limites eram flexíveis, imprecisos, com o avanço da cartografia foi possível obter um traçado conciso representando as fronteiras entre duas soberanias pela linearização. Como reafirma Raffestin (1993, p. 167) "no fundo, trata-se da passagem de uma representação 'vaga' para uma representação 'clara', inscrita no território". Uma vez estabelecida a linha divisória, os Estados comuns entrariam em acordo e evitariam conflitos até o próximo desentendimento. No entanto, a materialização dessas linhas se concretizou, na maioria das vezes, por muros e fechamentos austeros reafirmando a fragilidade do Estado. A linha-muro como reflexo da incapacidade dos Estados vizinhos de se relacionarem de forma pacífica sem o uso da violência e vigilância.

O tratado de Tordesilhas (1494) considerado o primeiro marco da linearização das fronteiras geográficas, tanto para Claude Raffestin (1993) como para André Martin (1997) e também citado por Maristela Ferrari (2014) enfatiza a transformação que o Estado Moderno se propunha em uma nova representação do espaço e tempo. A linha expressava a divisão da Europa e América iniciando a fase das disputas territoriais por poder. Em um segundo momento, os geógrafos alemães iniciaram o processo de linearização definido por diferenças

linguísticas, acreditavam que o processo de traçar as linhas pelos cursos naturais, hidrografia ou relevo, não representavam mais barreiras e poderiam ser ultrapassados pelo desenho de novos traçados (MARTIN, 1997). Percebe-se que com o avanço da técnica de representação o Estado adquire um domínio maior sobre o território podendo transpor barreiras naturais e materializar barreiras físicas que sinalizam o poder soberano.

A linha fronteiriça na Idade Moderna ainda adquiriu diferentes significados dependendo de qual função fosse acometida. A função legal pode ser considerada a mais expressiva, inclusive muito presente nos dias atuais, se relaciona com a jurisdição e regulamentação de leis no interior de um Estado. Responsável por definir as normas que dirigem as atividades na sociedade política. Outra função seria a de controle, no sentido de vigiar a circulação de bens, serviços, pessoas, informações e todo e qualquer movimento no interior de domínio do Estado. Por fim, uma terceira função em destaque na época foi a fiscal, muito ligada a questão econômica de controle protecionista, que com o passar dos anos se tornou mais flexível devido as trocas comerciais (REFFESTIN, 1993). Essas funções podem existir em uma mesma fronteira em determinado tempo ou não, no entanto a função legal está sempre presente, inclusive na contemporaneidade, pois determina as leis que os cidadãos de cada país estão submetidos. De certa forma, o caráter legal cria um sentimento de pertencimento, sejam as regulamentações inspiradas em ideologias políticas, econômicas ou religiosas, estabelecidas por um poder individual ou coletivo.

Devido ao aprimoramento das navegações marítimas e as explorações comerciais com as respectivas colônias, o desenvolvimento do território Europeu é favorecido pelo mercantilismo – intervenção do Estado na economia. Dessa forma, os empreendimentos

urbanísticos dessa época não foram tão significativos (dentro do território Europeu), acreditavam que as contribuições da Idade Média para as cidades europeias foram suficientes, estavam mais preocupados com a formação das novas cidades ainda não urbanizadas (território Americano). Os registros são de pequenas modificações como abertura de novas vias e a construção de praças, principalmente objetivando um lugar para os novos monumentos em homenagem aos reis da época. Monumentos esses em sua grande maioria metálicos, matéria-prima da recente descoberta dos metais preciosos da América (BENEVOLO, 1993).

Quanto a criação das novas cidades o modelo xadrez ou em tabuleiro, originário da Grécia antiga e adotado pelos Romanos, ganhou destaque principalmente na América. As colônias como laboratório experimental de novas ideologias e utopias europeias. Com o avanço da cartografia e geometria a linearização também esteve presente na constituição das quadras e ruas. Matematicamente alinhadas as quadras davam origem as ruas que seguiam até o centro, local onde se suprimiam algumas quadras para dar lugar as grandes praças. E, nas praças, que se localizavam os principais edifícios e monumentos, a Igreja, a representação do Estado e as melhores casas.

Acompanhar esse processo de evolução do conceito de fronteira aliado a formação das organizações espaciais (Quadro 02), até esse ponto, é observar como a palavra fronteira carrega significados e significantes diferentes que se transformam juntamente com a construção e idealização das futuras cidades. De uma fronteira mística-religiosa em uma aldeia coletiva iniciando o processo de cultivo da terra na Pré-história, para uma fronteira-linear objetivando a demarcação política territorial em uma cidade geométrica mercantil na Idade Moderna.

Evolução da Fronteira	Historicidade	Evolução das organizações espaciais
Fronteira com caráter **místico e religioso.** Flexibilidade, área fluida	Pré-História – 3500 a.C.	**aldeias** quando sedentários: coletividade, cultivo para o sustento, sem produto excedente e sem liderança
Fronteira com **limites sólidos**, mas que permitem **expansão**. Destaques: Império Romano, Chinês e Inca	Antiguidade 4.000 a.C. – 3500	**"cidade campesina"** – em terras férteis próximas a rios, estabelecimento de um líder, controle do plantio, produção de excedente, divisão do trabalho
Fronteira como **contrato** evitando conflitos territoriais	Idade Média 476 - 1453	**"cidade burguesa"** – ascensão comercial, crescimento das cidades, construção de **fortificações e muros**, formação dos subúrbios. Tipologias de organização: linear, em cruz, nuclear, espinha de peixe, acrópole
Fronteira como **organização política**. **Fronteira-linear**, avanço da geometria e geografia	Idade Moderna 1453 - 1789	**"cidade mercantil"** – pequenas modificações urbanas, maior avanço na arquitetura. Criação de praças e monumentos, proposição das novas cidades em **geometrias ideais**, **simetria e rigidez** no traçado das vias, traçado xadrez

Quadro 02: Evolução das fronteiras e das organizações espaciais na história. Fonte: dos autores, 2018.

De certa forma, pode-se inferir que as fronteiras se tornam reféns da cidade após sua constituição (quando a evolução da técnica da geometria e mapeamento possibilitou a delimitação do território), e por sua vez, as cidades só se constituem se estabelecerem suas fronteiras, ou seja, uma relação de interdependência. É a cidade-Estado (abrangendo as relações legais, sociais, econômicas, culturais, ideológicas) que dita as normas de onde a linha-fronteiriça avança ou recua, se a fronteira é uma zona ou se é materializada em uma linha, se tem um caráter natural, artificial, simbólico ou legal. Todas essas variáveis representam a fronteira em um determinado tempo, imposto por uma determinada região, constituída de uma cidade com poder de decisão e, que por sua vez, sofre influências diversas das relações que estabelece com seus vizinhos. Mas, a cidade só é cidade se estabelece suas fronteiras, seu limite territorial de possessão. E a definição dessa fronteira pode ser realizada de inúmeras formas, seja por acordos pacíficos ou conflitantes, por muros e cercas ou por aduanas abertas.

Quando a fronteira passa a ser entendida como limite territorial sob controle do Estado, surgem novas doutrinas que tentam especificar, detalhar e identificar as fronteiras. Principalmente com a rivalidade franco-alemã, posicionamentos diferentes são questionados no processo de definição e demarcação das fronteiras. Acompanhar a fronteira natural, já constituída pelo relevo e hidrografia, ou construir bases artificiais? Para os franceses as fronteiras naturais eram entendidas como neutras, pois da mesma maneira que uma montanha é uma barreira para um lado é também para o outro, sendo frágeis e com pouca segurança. Para os alemães, pelo contrário, admiravam as fronteiras naturais acreditando que constituíam barreiras prontas com uma delimitação rápida e eficaz do território. Mas, diferentemente do discurso de ambos lados o que ocorreu na prática foi bem diferente. O

território francês aproveitou suas fronteiras naturais como os Alpes, Pirineu e Reno para seu controle de dominação. E, a Alemanha, prejudicada naturalmente, se formou em limites indefinidos, ocasionando um forte nacionalismo bélico (MARTIN, 1997).

A Revolução Francesa e Industrial ocasionaram vários desdobramentos na forma de ser e constituir fronteiras. Novos teóricos sentiram a necessidade de ponderar questões emergentes que antes não foram abordadas, como: fronteira pode ser considerada uma área ou uma linha? Será que fronteira é um limite, ou são atribuições diferentes? Juntamente com esses impasses nasce a geopolítica, ramo da geografia, que tenta explicar essa relação entre território e poder.

O entendimento sobre o conceito de fronteira se modifica em cada geração, não há um consenso, ou uma definição fechada. Ainda hoje é um tema polêmico que divide opiniões, sem especificar as particularidades que esse conceito representa para diversas áreas do conhecimento como para a história, geografia, política, sociologia, antropologia, linguística. O termo fronteira se difunde no campo do pensamento e comportamento extrapolando a noção de limite territorial. Dentro e fora de uma cidade nascem outras fronteiras, sejam entre etnias, linguística, classes sociais, culturas ou outros pensamentos.

2.2 A fronteira na contemporaneidade

Em termos cronológicos a Idade Contemporânea é compreendida da Revolução Francesa (1789) até os dias atuais, de acordo com historiador Henry Rousso (2016). No entanto, o mesmo autor alerta que há uma sutileza entre os termos contemporâneo e

contemporaneidade. Segundo Henry Rousso (2016) e Erber (2014), há uma convenção de que todo o período posterior à época moderna é chamado de contemporâneo, no entanto, o termo contemporaneidade pode ser lido como uma relação entre fenômenos, em que os elementos desses eventos são contemporâneos uns dos outros. Ou seja, a contemporaneidade nega a materialidade temporal.

Em um crescente espírito de nacionalismo alemão o geógrafo Friedrich Ratzel, considerado o pai da geografia política, inicia o processo de observação, conceituação e difusão do seu pensamento sobre as fronteiras. Primeiramente constatou que o meio físico é um dos fatores condicionantes das atividades humanas, acreditava que quanto antes um país definisse seus limites, mais rápido se desenvolveria. E, no caso dos países menos desenvolvidos optar pelas fronteiras naturais seria a melhor opção, evitando gastos com barreiras físicas e vigília. Para Ratzel, o conceito de fronteira estava mais perto da definição de zona do que linha pois, ao entender o Estado como um organismo vivo as fronteiras estariam ligadas a esse organismo em constante movimento. “A fronteira aparentemente rígida não é mais do que a detenção temporária de um movimento” (RATZEL, apud MARTIN, 1997, p. 42), justificando assim a fronteira como uma zona que se movimenta propícia a expansão ou recuo, e não a uma linha fixa.

No entanto, com o passar dos anos e devido aos embates sofridos pela Alemanha na Primeira Guerra Mundial, outros estudiosos começaram a se basear pelo pensamento de Ratzel com uma visão um pouco mais revolucionária. Karl Haushofer interessado pelo “espaço vital” em um pensamento de expansão e domínio, aliado as ideologias de Hitler, acreditava que fixar limites seria conter a expansão e que era um contrassenso representar a fronteira em uma linha exata. Assim, ao invés de incorporar ao seu discurso a palavra limites

substituiu por “regiões fronteiriças” (MARTIN, 1997). Mesmo sabendo que seu pensamento estava vinculado a uma questão de poder e conquista territorial em um Estado nazista, sua contribuição na definição desses conceitos despertou o interesse de vários estudiosos sobre o tema. Em meio a essa época de guerra (ratificando como a palavra fronteira ainda hoje carrega um peso negativo) que Haushofer publica o primeiro livro sobre fronteiras e limites, tema esse que nunca mais cessou e provoca pensamentos distintos.

Um dos primeiros teóricos a contestar as ideias dos alemães Ratzel e Haushofer foi o geógrafo francês Jacques Ancel que seguindo a lógica da manutenção da paz nas fronteiras rejeita tanto a ideia de fronteira-linear, considerando uma ilusão cartográfica, como a fronteira natural, o que declara ser uma ilusão da paisagem. A resposta para Ancel estaria no “espírito da fronteira” advindo do conceito de Nação – ainda incorporado na Idade Moderna – para definir quem somos “nós” e quem são os “outros”. Sendo assim, para esse autor, as fronteiras são entendidas como “isóbaras políticas”, como define Heinsfeld (2015, p.33) “linhas de tensão sujeitas às pressões, cujo traçado está diretamente relacionado aos interesses temporários do Estado”. Essa linha de tensão definida tanto pela ação militar como pelo Estado se contradiz a outro conceito de fronteira que seria o da “civilização”. De forma sucinta, o que Ancel apresentou em seus estudos é que a fronteira não consegue separar os homens, uma vez que a delimitação é um processo ilusório e o interesse de aproximação dos povos é real e muito mais forte. Mas, admite que a intenção do Estado de materializar a fronteira gera um mal-estar na população, com as obrigatoriedades, fiscalização, revistas diárias tornando o conceito de fronteira um sinônimo perverso (HEINSFELD, 2015).

O protagonismo europeu foi um grande influenciador das teorias sobre fronteira, mas não o único. No continente americano o historiador Frederick Turner, no final do século XIX, difundiu seu pensamento afirmando que fronteira (*frontier)* é o movimento de expansão pelo território, enquanto limite (*boundary*) expressa o limite político. No entanto, essa constatação da fronteira como o lugar de nova identidade pode ser considerada tendenciosa, em um momento em que o expansionismo americano precisava de embasamento teórico para justificar a conquista de novas terras à Oeste. A diferença de pensamento entre os europeus e americanos pode ser justificada pela presença das terras livres em solo americano, prontas para serem tomadas – "livres" em um entendimento colonizador europeu, pois as terras eram ocupadas por índios –, ao passo que na Europa o território havia sofrido várias disputas territoriais, com delimitações mais precisas por populações distintas. A fronteira no Brasil, por exemplo, iniciou pelo pensamento europeu em um caráter político, mas a partir do século XX com a teoria turniana ganhou força para expansão da região Amazônica (FERRARI, 2014).

Simultaneamente a esses embates teóricos sobre fronteira, a formação das cidades industriais passava por constantes transformações. Uma das mudanças mais impactantes foi o aumento da população de forma drástica no cenário Europeu, principalmente, nos países onde a Revolução Industrial estava mais presente como Inglaterra, França e Alemanha. A queda da mortalidade pode ser justificada pelos avanços tecnológicos na moradia, alimentação, saúde que propiciaram uma melhor qualidade de vida. Esse fato gerou um impacto no equilíbrio natural das gerações, em que os mais jovens ocupavam o cargo de seu antecessor e assim sucessivamente, no entanto, a quantidade de jovens cada vez maior necessitou de uma revisão na ocupação do território e das formas de trabalho. Além de gerar novas tensões em relação ao campo *verus* cidade, que com o passar dos anos o equilíbrio

volta a ser reconstituindo definindo suas funções – o campo se torna exclusivamente matéria-prima para abastecer a cidade industrial responsável pelo produto final (BENEVOLO, 1987).

Nesse ponto, abre-se um parêntese para destacar como as fronteiras estão presentes na constituição interna do próprio território. A Revolução Industrial inicia o processo de divisão social do trabalho e a cidade passa a ter relações de valor de troca e de uso. Henry Lefebvre (1991) faz uma análise crítica das diferenças entre campo-cidade e urbano-rural que às vezes tem relações pacífica outras vezes conflitante. O autor observa que a cidade não pode ser vista de forma segregada da sociedade, pois “ela [a cidade] muda quando muda a sociedade no seu conjunto” (LEFEBVRE, 1991, p.51). Dessa forma, cidade-campo (além de outras dualidades que surgem dentro da cidade como público-privado) sofre alterações dependendo do imaginário social que adquire em determinado período.

O filósofo marxista ainda classifica a cidade e o campo como morfologia material de organização do espaço, enquanto a relação urbano e rural se adequa à morfologia social formada pelas atividades da sociedade (LEFEBVRE, 1991). Em grande parte da história a cidade domina o campo, tanto por sediar as bases políticas como pela dinâmica capitalista na produção de excedentes. Além do avanço da tecnologia, que chega no meio rural e, de certa forma, reduz as diferenças e intenta homogeneizar o espaço como um todo urbano. No entanto, na atualidade, o que se constitui dentro dessa zona fronteiriça entre cidade e campo, delimitada pela linha imaginária do perímetro urbano, pode ser considerada um ponto de indeterminação. Ora é vantajoso ser do campo – menos impostos e taxas – ora é vantajoso ser da cidade – ao aproveitar os benefícios de infraestrutura. Observa-se que cada vez mais famílias procuram regiões afastadas dos centros urbanos, buscam a tranquilidade e conforto

das zonas rurais, mas sem poder se afastar muito, visto que é na cidade que está o emprego e sustento. Logo, essa fronteira cidade-campo é um dos lugares onde se encontram multiplicidades de formas e usos como uma faixa de transição, um lugar do possível, sem uma delimitação tão nítida como a cidade ou o campo.

"A cidade industrial é urbana" (CHOAY, 1965, p. 1). A afirmação de Choay faz sentido ao observar as primeiras reflexões que são feitas sobre a expansão desenfreada das cidades e suas implicações na fase industrial. É a partir dos problemas de adensamento das vilas operárias, insalubridade, falta de infraestrutura, manifestações dos operários, que medidas sanitaristas e disciplinas como o urbanismo são criadas. A promessa de melhoria das cidades estava vinculada ao processo de modernização e consequentemente aos planos de higienização, marcado principalmente pelas transformações de Haussmann em Paris entre 1853 a 1870. A substituição da cidade existente por largas vias para facilitar as manobras militares, composta por edifícios monumentais do governo, em um viés estético-político.

O termo *urbe* do latim significa cidade, entretanto há várias versões quanto a origem e sentido que a palavra urbanismo adquiriu com o passar do tempo. Alguns estudiosos como Benevolo (1971) afirmava que o urbanismo é um termo antigo, dos anos de 1830, por abraçar as questões políticas e administrativas da cidade. Mas, para G. Bardet (1990) o termo nasceu na França em 1910 como uma nova ciência para estudos da cidade. E ainda no Brasil o arquiteto-urbanista Alfred Agache se intitula o criador do termo urbanismo e propõe em 1930 um novo plano-diretor para a capital Rio de Janeiro, além do planejamento urbano para todo país.

> O Urbanismo é uma Sciencia e uma Arte, e sobretudo uma Philosophia social. Entendese por Urbanismo o conjuncto de regras applicadas ao melhoramento

> da edificação, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das arterias publicas. E' a remodelação, a extensão e o embellezamento de uma cidade levados a effeito mediante um estudo methodico da geografia humana e da topographia urbana sem descurar as soluções financeiras (AGACHE, 1930, p. 4).

Ressalta-se como o termo urbanismo está fortemente ligado as questões de remodelação, organização, circulação e controle. Nessa perspectiva, na segunda fase dos CIAMs por volta de 1932, que se discutem o planejamento das cidades em uma perceptiva funcionalista, auxiliado por Le Corbusier. Um dos maiores legados desses encontros foi a criação e publicação da Carta de Atenas de 1933, que tratava tanto de aspectos urbanos como arquitetônicos. A cidade vista como um conjunto de aspectos econômicos, sociais e políticos determinada por quatro funções: habitar, trabalhar, recrear e circular. Tendo como objetivos ocupar o solo, organizar a circulação e criar legislações. A Carta de Atenas proporcionou mudanças importantes na constituição das cidades, principalmente no que tange a arquitetura com soluções e melhorias na circulação dos ventos, insolação solar, preocupado com a saúde residencial. No entanto, quanto ao urbanismo, ao propor um tratamento homogêneo e modulado na formação das cidades ignorou diversidades sociais que com o tempo demonstrou algumas falhas.

Ao indicar a setorização das cidades – residencial, trabalho, lazer e circulação – pode-se inferir que o urbanismo moderno demarca limites e áreas fronteiriças dentro da própria cidade. Segundo Henry Lefebvre (1970) esse processo de organização dito como racional, objetivo, intencional se sobrepõe à modalidade de criação histórica.

> Em suma, o ser humano cria de acordo com duas modalidades diferentes: uma delas espontânea, natural, cega, inconsciente; e outra, intencionalmente, reflexiva, racionalmente. Hoje, o problema fundamental em todos os campos é permitir que o segundo modo de criação atinja o primeiro e supere-o[24] (LEFEBVRE, 1970, p. 174).

Como visto, as cidades são originárias deste a Antiguidade, as funções sociais nasceram de forma coletiva e justapostas, mas o urbanismo moderno, influenciado também pela mecanização do trabalho em série, se propõe a reorganizar a vida social de maneira técnica e política, criando novos limites. Os meios e condições de trabalho das indústrias passam a ser refletido na constituição das cidades. Aqui, o conceito de fronteira aborda o estabelecimento de novos parâmetros que ainda hoje são criticados.

Dando sequência a evolução do conceito de fronteira e a formação das cidades, percebe-se que na Idade Contemporânea essa relação é intensificada. A Revolução Industrial modificou o cenário global e principalmente a forma de construir e habitar as cidades. Em virtude da divisão de classes sociais e econômicas; a concepção do produto excedente; as relações econômicas capitalistas e novas concepções políticas, as cidades se tornaram grandes centros de produção e consumo, "uma ideologia da felicidade através do consumo, a alegria através do urbanismo adaptado à sua nova missão" (LEFEBVRE, 1991, p. 32). E, uma das alternativas para fortalecer o Estado é estabelecer relações de integração com suas fronteiras, tanto em trocas comerciais como em acordos diplomáticos.

---

[24] Original: "*Em suma, el ser humano crea según dos modalidades distintas: una de ellas espontánea, natural, ciega, inconsciente; la otra, de forma intencionada, reflexionada, racional. Hoy, el problema fundamental en todos los campos consiste en permitir al segundo modo de creación alcanzar al primero y superarlo*" (LEFEBVRE, 1970, p. 174).

Alguns teóricos consideram a queda do muro de Berlim, após anos de guerra fria, como um marco na constituição de uma nova era, “agora, então, a fronteira não se põe enquanto presença, e, portanto, como ‘certeza de guerra’, mas como ausência; o que em tese significaria a ‘garantia da paz’” (MARTIN, 1997, p. 62). Assim, o significado de fronteira percorre conceitos de um fronteira-mística na Pré-história para um fronteira-política na Idade Moderna até uma fronteira-“integradora” na Idade Contemporânea. Vale ressaltar que essa evolução do conceito não é uma visão universal e muito menos unanime. Segundo Fábio Bento (2013) a noção de fronteira varia de acordo com os objetivos e as fases históricas que cada Estado percorre. O próprio sentido de integração possui distinções, se é uma integração subordinada ou paritária, de esquerda ou direita, inclusiva ou exclusiva. Enfim, ao tratar de fronteiras não existe generalidades, o esforço que fazemos neste capítulo é de justamente observar como o entendimento de fronteira está constantemente em um processo de transformações.

A fronteira que simboliza barreira é a mesma que propõe a integração. Essa visão integradora das fronteiras foi impulsionada pelo liberalismo econômico aliado a globalização capitalista. Na intenção de acelerar e aprimorar o mercado econômico os países consolidaram acordos internacionais com a formação dos primeiros blocos como a UE (União Europeia), NAFTA (Tratado Norte-Americano de Livre Comércio), MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) dentre outros. As ideias neoliberais dos anos 90 sugerem uma maior flexibilização das fronteiras para o sucesso econômico do país, a criação dos blocos objetiva facilitar o acesso e melhoria dos custos na troca de produtos, além de desenvolver um grupo forte para competição do mercado global. Um dos processos para essa flexibilização é denominado de

transfronteirização que segundo Camilo Carneiro (2016, p. 10) pode ser entendida como “um conjunto de estratégias de atores públicos (estatais e não estatais) e privados que visam o desenvolvimento de ações diversas de intergeração supranacional”. A zona transfronteiriça cria um espaço econômico comum ao mesmo tempo que constitui barreiras à integração, assim como o fluxo de pessoas que é permitido, no entanto, existem alguns condicionamentos. Ou seja, a transfroteirização tem pontos positivos ao desenvolver o comércio local, mas também sofre com efeitos negativos, por exemplo, o contrabando de drogas, armas e pessoas.

Diante da extrema complexidade e aprofundamento das relações sociais, econômicas, políticas e culturais (internas e externas) algumas confusões terminológicas e de significado são muito comuns quando se trata de fronteira. É o caso de limite/fronteira, linha/faixa de fronteira, delimitação/demarcação, fronteira interna/externa. Além disso, as fronteiras ainda podem ser enquadradas em algumas tipologias conhecidas historicamente, não existe uma regra geral ou uma classificação reconhecida mundialmente, mas é uma tentativa de explorar algumas fronteiras e aproximar do seu conceito.

2.2.1 Fronteiras e Limites

Um dos significados a ser discutido está na distinção entre limite e fronteira, embora em alguns períodos da história fossem entendidos como sinônimos, nesse momento ganham peculiaridades e pensamentos diferentes no decorrer do tempo e segundo alguns autores. Ainda no final do século XIX, Friedrich Ratzel (1985) considerava um erro comparar a fronteira a uma simples linha divisória, entendia o conceito de fronteira como uma zona em movimento, instrumento vivo de potencialidades. Reafirmando essa ideia, André Martin (1997) acreditava

que limite constituía uma linha, enquanto fronteira seria uma área mais ampla. Devido a essa diferença, o limite-linha não pode ser habitável, enquanto a fronteira-faixa pode ser povoada de forma intensiva e ainda estabelecer trocas com o país vizinho. Acrescenta a importância dos limites serem bem definidos, impedindo o aparecimento de “zonas neutras” ou transitórias, facilitando assim o controle e estabelecimento das regulamentações. Mas, na visão de Claude Raffestin (1993) os limites são vividos, um sistema que possuí sentido, a serviço de um projeto social para demarcar um território. Se o limite não fosse sentido/experienciado não faria parte da territorialidade. Enquanto a fronteira funciona como um instrumento na comunicação de sua ideologia, ou como o próprio autor define “uma zona camuflada de linha” (RAFFESTIN, 1993, p. 167).

Em uma abordagem mais recente a geógrafa Lia Machado (1998) explicita que o limite é indicativo de término, a linha final demarcatória de uma região comum – orientada para dentro – fator de separação. Enquanto fronteira indica o que está na frente, sentido de expansão – orientada para fora – zona de integração e interpenetração. De forma sucinta, o *Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguay* escrito por Adriano Pucci (2010) entende que o limite é a linha divisória que define a extensão geográfica e política de um território, podendo ser demarcada fisicamente ou somente como linha-imaginária em um mapa. Já a fronteira é a região ao redor desse limite, uma área de transição sem delimitação rígida ou presença soberana de um dos poderes.

Em grande parte do território o limite não é habitável, sendo somente uma linha de abstração que é regida pelas leis internacionais. Todavia, a fronteira, que compreende uma faixa mais ampla – sem uma delimitação precisa – é um local de possibilidades de contato

efetivo e integração. Mas, e quando o limite é habitável, no caso das cidades conurbadas, em que uma rua é a demarcação da fronteira? Nesse caso, o limite modifica seu sentido – por mais que seja bem definido – as relações sociais o torna difuso, as inter-relações são mais fortes, a língua flutua, há troca de cultura, as pessoas atravessam de um país para outro com mais fluidez. Ainda existe o caso das cidades em que os limites são murados, dessa forma, retorna-se o seu sentido original de segregação, mesmo sendo habitável. De uma maneira geral se entende que a determinação dos limites e sua proteção são de domínio da alta política e diplomacia, ao passo que as fronteiras pertencem ao domínio dos povos – seja um domínio pacífico ou conflitante.

O conceito de fronteira se aproxima da definição de borda por indicar uma espessura, uma faixa, um espaço de transição que não é uma coisa nem outra, mas uma coisa e outra, sem uma delimitação precisa acolhe a diferença em si mesma – sempre em movimento. Já o conceito de limite se aproxima do significado de margem, reforçando uma demarcação, uma linha final ou inicial fixa, fator de separação.

Outro ponto a ser esclarecido refere-se ao entendimento de faixa e linha de fronteira. A faixa de fronteira reconhecida no Brasil passou por um processo histórico de garantia da soberania do Estado. Em virtude da abolição das sesmarias ainda no período colonial, foi necessário estipular um tratamento diferenciado para as terras próximas do limite territorial. Desde a Lei nº 601/1850 até a atual Constituição Federal de 1988 a definição da faixa de fronteira sofreu algumas alterações quanto a extensão territorial que compreenderia. Atualmente, a Constituição de 1988 define a faixa de fronteira como extensão territorial interna de 150 km de largura paralela a linha divisória do território nacional (Figura 02). Segundo Pucci (2010) a faixa de fronteira do território brasileiro corresponde a 27% do solo nacional,

são 588 municípios que estão sobre regulamentações especiais quanto a segurança, a obras públicas, auxílios financeiros na manutenção de integração, dentre outros fatores. Na América do Sul somente Bolívia e Peru estabeleceram a faixa de fronteira abarcando 50 km a partir da divisa.

Quanto à linha de fronteira, também denominada de margem ou limite geográfico, pode ser entendida como o traçado imaginário que delimita territorialmente onde acaba a jurisdição de um país e começa de outro. Sendo assim, a linha de fronteira ganha um duplo sentido, pode indicar a separação entre os povos, ou em uma perspectiva mais integradora, estabelecer o ponto de junção entre nacionalidades (CAMPIGOTO, 2008).

Dentro desse enfoque é preciso esclarecer a diferença entre delimitar e demarcar. A primeira está ligada à teoria, envolvendo acordos diplomáticos, jurídicos entre Estados. Enquanto a segunda se refere à prática, vinculados aos profissionais da geografia e topografia (MARTIN, 1997). Ou, em uma visão mais abrangente do termo, Deleuze em *O abecedário de Gilles Deleuze* refere-se à marcação como uma série de posturas, faz menção ao animal que demarca seu território seja em urinadas ou mesmo na cor das nádegas dos macacos manifestando sua fronteira. Nem sempre a delimitação precede a demarcação. Em um território muito extenso se torna inviável demarcar toda região, nesses casos as linhas de relevo, hidrografia auxiliam como referência. Em casos mais conflitantes a demarcação é ostensiva, por vezes hostis.

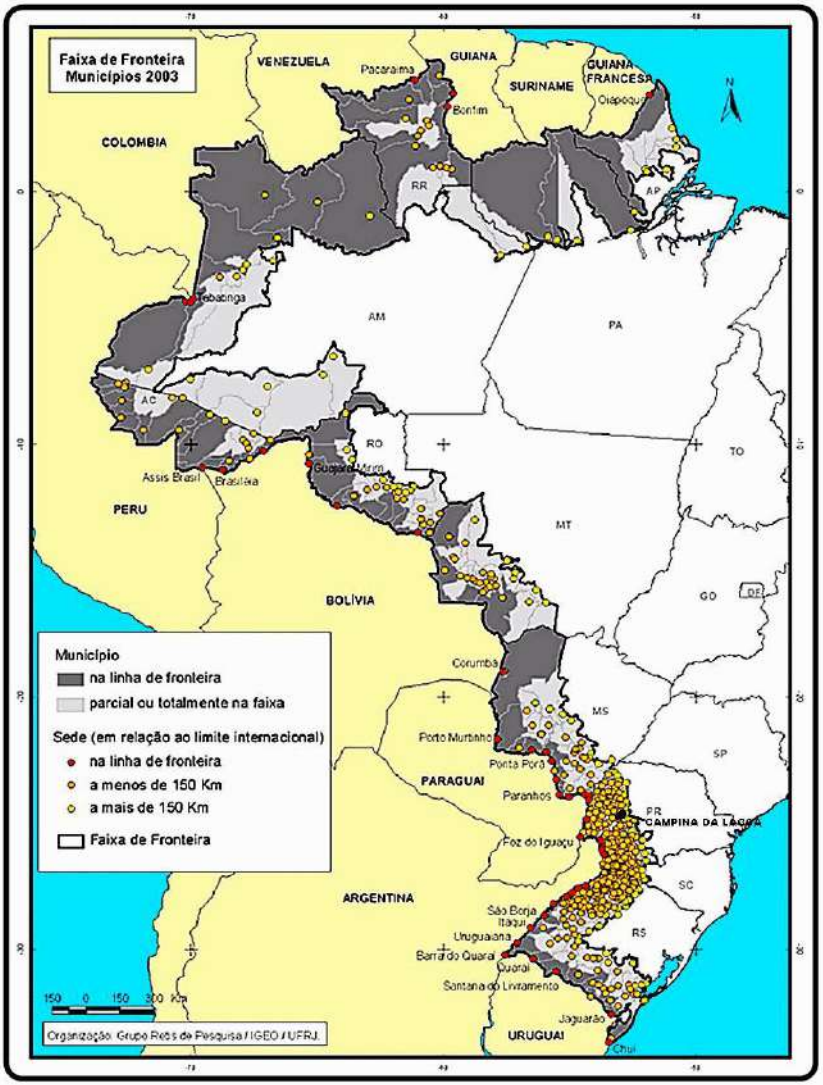


Figura 02: Municípios da faixa de fronteira das sub-regiões brasileira. Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2003.

Em última análise ressalta-se as peculiaridades entre as fronteiras externas e internas. O termo externo simboliza a distinção entre países, nacionalidades distintas, enquanto o termo interno as diferenças regionais. Ao definir as fronteiras externas um país estabelece uma centralidade, local que sedia o poder. Quanto maior a extensão territorial maiores os problemas de gerenciamento, e, por isso, a necessidade de redistribuição de poderes inferiores que auxiliem o governo central. Essa delimitação pode ser marcada respeitando os regionalismos históricos já constituídos, ou de forma imposta, prevalecendo a facilidade administrativa. No caso do Brasil, ao observar o mapa (Figura 03) é perceptível o respeito pelas linhas naturais geográficas na delimitação das fronteiras internas, mas se compararmos com o mapa dos Estados Unidos a grande maioria do traçado foi imposto por linhas geométricas. Entretanto, esse fato não está diretamente ligado a autonomia dos estados dentro do país. Visto que no Brasil os estados ainda são muito dependentes do poder central, mesmo suas fronteiras internas estando condizentes com os aspectos regionais. E, nos Estados Unidos em que as fronteira internas foram impostas, a autonomia e poder de decisão dos estados é descrita como eficaz (MARTIN, 1997).

Na longa e constante história de formação dos limites geográficos observa-se vários exemplos de fronteiras que antes eram externas e se tornaram internas ou vice-versa. A própria fronteira de estudo passou por esse processo, o Uruguay antes uma fronteira interna do Brasil se tornou externa (no capítulo 3 será melhor detalhado). Uma das justificativas para a perda ou ganho de território está relacionada com a proximidade e assistência que o poder nacional estabelece com suas fronteiras, posto isso, tanto fronteiras internas como externas são da ordem política.

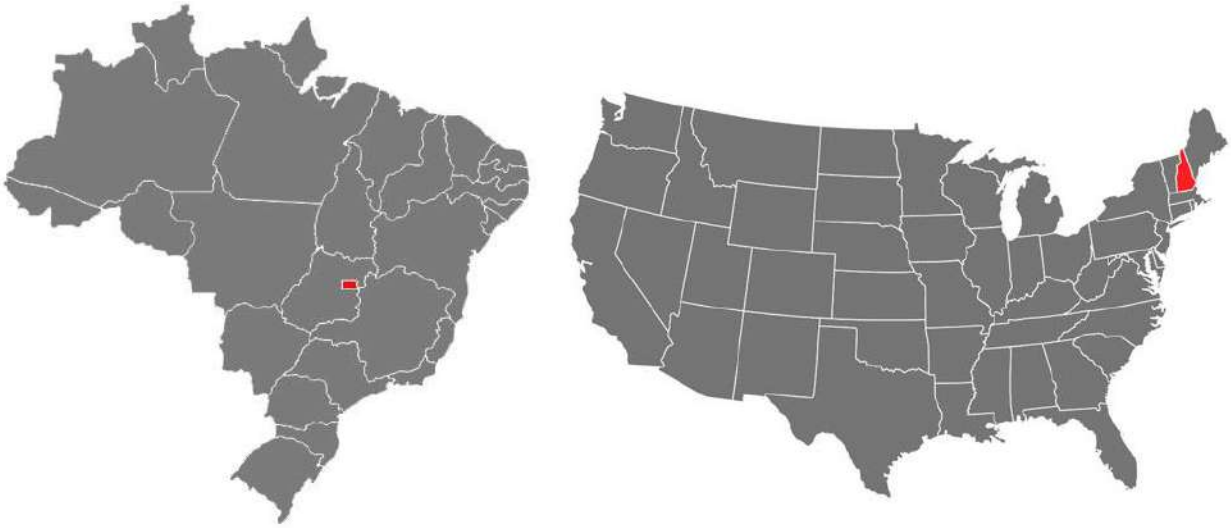


Figura 03: comparativo entre a delimitação da fronteira interna entre BR (esquerda) e EUA (direita). Fonte: Montagem da autora, 2018.

Historiadores e geógrafos, em busca de esclarecimento sobre as dinâmicas fronteiriças, fizeram várias tentativas de classificação. Agruparam os diversos casos de fronteiras mundialmente conhecidas para descobrir qual a lógica de desenvolvimento. Ratzel (1985) encontrou três divisões principais: fronteiras políticas, naturais e artificiais. Ancel (1938) categorizou em: fronteiras plásticas, modernas, físicas e humanas. Um grupo de geógrafos estadunidenses, como citado por Martin (1997), apoiou em uma ideia de constituição genética das fronteiras, classificando em: antecedentes, subsequentes, superimpostas e consequentes. Rosière (2007) identificou três formas diferentes na constituição das fronteiras, são elas: morfológica, genética ou controversa. Não cabe nesse momento entrar em detalhes

sobre essas tipologias, no entanto, é interessante observar que em cada uma das tentativas de agrupamento o resultado não completava a totalidade. Passado algum tempo novos tipos de fronteira e relações fronteiriças surgiam. A classificação pode ser uma boa alternativa para entendimento do conceito, mas, também, pode limitar, prender a compreensão do todo.

Nessa pesquisa a intenção não é de classificar, mas sim reconhecer a historicidade do que já foi estudado sobre fronteira e o que essa palavra representa para este trabalho, do particular para o geral e não o contrário. A pesquisa não pretende estabelecer um conceito fixo para fronteira, pois seria um contrassenso com sua própria essência de movimento e complexidade. O resultado será mais uma contribuição entre tantas outras. Dito isso, expõe-se os principais questionamentos que se discutem hoje sobre fronteira.

2.2.2 Discussões contemporâneas: A utopia de um mundo sem fronteiras

A globalização, estágio avançado da tecnologia, aprofundou as relações internacionais. As distâncias encurtaram, a informação se difunde rapidamente e as atividades econômicas, propiciada pelas firmas globais, ganham destaque em uma corrida competitiva pelo lucro. Dessa forma, a relação com os lugares se transformam e também adquirem um caráter global conectado em tempo real com todo planeta. Esse fato provavelmente contribuiu para uma idealização, ou mesmo desejo, de um mundo “sem fronteiras” ou uma “aldeia global” como complementa Milton Santos:

> Na realidade, as relações chamadas globais são reservadas a um pequeno número de agentes, os grandes bancos e empresas transnacionais, alguns Estados, as grandes organizações internacionais. Infelizmente, o estágio atual da globalização está produzindo ainda mais desigualdades. E, ao

> contrário do que se esperava, crescem o desemprego, a pobreza, a fome, a insegurança do cotidiano, num mundo que se fragmenta e onde se ampliam as fraturas sociais (SANTOS, 2002, p. 80).

A porosidade das fronteiras pode ser percebida nas relações econômicas e comerciais, na comunicação e acesso às informações, mas não na livre circulação e muito menos em um espaço global. Talvez, a carga negativa que a palavra fronteira adquiriu com a historicidade, em episódios marcantes mundialmente (como o muro de Berlim, a Muralha da China, conflitos no Oriente Médio, perseguições aos imigrantes) permitiu que idealizações como a abolição total das fronteiras físicas fosse uma alternativa para um mundo único provedor da paz, aliado a dinâmica da globalização. Um mundo sem fronteiras não alcança o objetivo de libertação, pois o problema não está na fronteira em si, mas sim nas relações que estabelece com os vizinhos.

É impraticável pensar em um mundo sem fronteiras, mas é possível criar fronteiras mais flexíveis e menos burocráticas. Quanto maior a fiscalização e exigência de algumas fronteiras, maior é a desigualdade que proporciona. Os vistos (permissão concedida temporariamente em um país estrangeiro) para alguns países europeus ou dos EUA questionam valores sociais, econômicos e culturais como permissão para entrar no país, uma seleção vertical de controle.

Se antes as fronteiras internacionais ocupavam uma localização “marginal” em relação a centralidade e gestão do território, com os avanços globais as fronteiras se tornaram um local estratégico e privilegiado para ações capitais. Principalmente as cidades na linha de fronteira adquirem relevância quanto ao planejamento urbano e regional, carecendo de maior atenção para organização de um ambiente em constante reestruturação e rodeado pela diversidade. Ao mesmo tempo questões tradicionais ainda permanecem como a vigília e

punição – em menção a Foucault (1997) – no controle da vida social e cotidiana nessas cidades. E, de acordo com cada país, tanto a mobilidade como a rigidez nas regulamentações são tratas de forma específica, “cada fronteira é uma singularidade” afirma Michel Foucher (apud HEINSFELD, 2015, p. 35).

Ciência sem fronteiras, médico sem fronteiras, jornais, linguagem, música, futebol, encontros sem fronteira. Cada vez mais governos criam programas de abertura das fronteiras na educação, saúde, esporte no incentivo para a diversidade e conhecimento de outras culturas. Mas, esse desejo de romper fronteiras não pode ser estendido para a diluição e completa abertura das fronteiras físicas-territoriais, e sim a quebra das barreiras burocráticas e ideológicas para aproximação das diferenças. Nesse caso, é mais pertinente tratar de romper limites e barreiras do que fronteiras. Como já elucidado, o conceito fronteira é um termo que possui sentido de expansão e alcance, ao contrário de limite sentido de fechamento e exclusão.

Neil Smith (2007) ainda acrescenta de forma bastante enfática o processo de gentrificação como novas “fronteiras urbanas”. O desenvolvimento econômico sempre esteve atrelado a geografia, desde a expansão da linha fronteiriça – como nos empreendimentos de Turner nos EUA –, até a diferença de valor e uso no espaço interno acentuando a desigualdade.

> O verdadeiro processo de gentrificação presta-se a tal abuso cultural da mesma forma que ocorreu com a fronteira original. Quaisquer que sejam as reais forças econômica, sociais e política que pavimentam o caminho para a gentrificação, e quaisquer que sejam os bancos e imobiliária, governos e empreiteiros que estão por trás do processo, o fato é que a gentrificação

> aparece, à primeira vista, e especialmente nos EUA, como um maravilhoso testemunho dos valores do individualismo, da família, da oportunidade econômica e da dignidade do trabalho (SMITH, 2007, p. 18).

A gentrificação se propõe a reestruturar o espaço público, porém com motivação privada e aliada ao mercado imobiliário. Bairros degradados com potencial turístico são o grande alvo, na maioria das vezes os centros históricos que estão abandonados e ocupados por população de baixa renda se encaixam nesse perfil. Dessa forma, inicia-se o processo de melhoria do bairro tanto em segurança, iluminação, mobiliário, atraindo novos comércios e serviços. Consequentemente, a valorização imobiliária cresce e a população de baixa renda não consegue se manter sentindo-se obrigada a procurar outra região para morar. Enquanto as pessoas de classe média alta veem naquele bairro uma nova oportunidade. Ou seja, o dinheiro público investido na cidade atende somente a uma parcela social da população, além de criar outros problemas sociais no crescimento populacional dos bairros mais precários que necessitam de melhor infraestrutura.

A gentrificação é um processo complexo, no qual a origem está relacionada a cinco pontos principais, segundo Neil Smith (2007): a suburbanização e o surgimento de um diferencial de renda; a desindustrialização das economias capitalistas; a centralização espacial; os movimentos cíclicos do capital e as mudanças demográficas juntamente com o novo estilo de vida. Não cabe aqui relatar sobre cada uma dessas causas, o essencial para essa pesquisa é perceber a criação de uma nova fronteira urbana na era contemporânea. Que de um lado é conhecida como a fronteira da lucratividade pelo mercado econômico e mobiliário, e de outro lado como fronteira política denominada pela classe trabalhadora na luta pelo controle dos seus próprios lares (SMITH, 2007).

Resgatando o discurso utópico de um mundo sem fronteiras, seja em um contexto internacional ou local, o que se percebe é uma contradição de interesses, como questiona Fábio Bento (2013, p. 16) “A quem interessaria a abolição dos limites de fronteira?”. A economia capitalista ao mesmo tempo que dilui as fronteiras internacionais para acordos comerciais, cria novas barreiras internas reafirmando a desigualdade econômica. A globalização da mesma forma, permite que a conexão em rede pelos países enfraqueça todo tipo de fronteira, mas condiciona a vida em imagens representativas da realidade, sendo observada e julgada de forma instantânea e global. Como complementa Milton Santos (1994, p.31) "o espaço se globaliza, mas não é mundial como um todo senão como metáfora. Todos os lugares são mundiais, mas não há um espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares". A própria definição do que é fronteira se mantém difusa, ora é negativa ao dividir países e impossibilitar trocas e ora é necessária ao separar condomínios fechados da vida pública. O sociólogo Zygmunt Bauman (2009) recorre ao antropólogo Fredrik Barth quando afirma que a constituição de fronteira não separa as diferenças, pelo contrário, as diferenças surgem e são reconhecidas quando traçadas as fronteiras.

Segundo Bauman as fronteiras são permeáveis de forma seletiva. A população do “Primeiro mundo” vive no tempo, uma vez que o espaço foi encurtado pela velocidade tecnológica e o aprimoramento dos transportes, ademais as fronteiras foram abertas facilitando o capital e fluxo turístico. Em um cenário oposto, a população do “Segundo mundo” vive no espaço, mas um espaço restrito, confinado, que se sobrepõe a um tempo vazio. Nesse caso, muros do controle de imigração, leis, regulamentações de habitação são construídos cada vez mais altos. Os primeiros viajam pelo mundo sem problemas, seja a passeio ou a

trabalho, percorrem grandes distancias não enxergando nenhum impedimento para isso. Ao passo que os segundos, quando conseguem viajar vão às escondidas, em situações de risco e precariamente, tentam não ser barrados pela fiscalização, objetivam um lugar melhor para se viver com mais condições de trabalho e sustento para família (BAUMAN, 1999).

A questão do tempo e do espaço é muito discutida na pós-modernidade, a própria geopolítica se vê ultrapassada pela cronopolítica, uma vez que na sociedade globalizada o controle do tempo é mais valioso que o próprio controle do espaço (VIRILIO, 1993). O conceito de modernidade líquida, criado por Bauman, ratifica esse pensamento do tempo-espaço. Desde a modernidade acontece “o derretimento dos sólidos” passando para um estado líquido ou gasoso, remetendo a fluidez e leveza. Os líquidos não têm uma forma estabelecida estão sempre aptos a mudanças, o que realmente conta é o tempo, uma vez que a forma é somente um espaço temporariamente ocupado. Enquanto para o sólido o principal é o espaço e a forma que ocupa, não dependendo do tempo. Líquidos remetem a leveza e, consequentemente, à velocidade dos acontecimentos, fazendo jus a era da globalização (BAUMAN, 2001). O autor não se refere ao derretimento de todos os sólidos, mas sim a substituição daqueles mais rígidos, quando há a profanação do sagrado ou quando o território se desterritorializa e reterritorializa novamente.

O geógrafo David Harvey (1992) nomeia de “compressão espaço-tempo” a relação de encurtamento do espaço em detrimento do tempo, no qual o global se comprime aproximando do nível local. E, esse processo, contribui na mudança da representação do mundo. A partir da história do capitalismo o autor descreve como os sistemas de comunicação, transporte, tecnologia e o próprio ritmo da vida acelera e transmite a sensação de encolhimento do mundo.

> A experiência da compressão do tempo-espaço é um desafio, um estímulo, uma tensão e, às vezes, uma profunda perturbação, capaz de provocar, por isso mesmo, uma diversidade de reações sociais, culturais e políticas. Deve-se compreender "compressão" como um tempo que se aplica a todo estado de coisas precedente (HARVEY, 1992, p. 219).

Harvey elucida algumas mudanças na prática político-econômica da Pós-modernidade, como a transição do fordismo para a acumulação flexível, que acarretou consequências na forma de pensar e agir na sociedade. Volatilidade, efemeridade, instantaneidade, descartabilidade, seja de produtos, técnicas, ideologias, valores, ascenderam juntamente com a aceleração do tempo e consumo. Dessa forma, os estímulos humanos são cada vez mais exigidos causando transformações na psicologia – questionamentos sobre a identidade e fragilidade das relações sociais – e nas formas de produção da vida urbana. Ou seja, com a volatilidade dos acontecimentos se tornou mais difícil fazer qualquer planejamento a longo prazo (HARVEY, 1992).

Acrescentando a ideia de Bauman (em uma entrevista em julho de 2016 para o jornal argentino Clarín[25]) de que a "modernidade líquida é a crescente convicção de que a mudança é a única coisa permanente e a incerteza a única certeza". Assim, diante dessa instabilidade e incertezas do futuro a sociedade na atual contemporaneidade é alimentada por imagens do consumo, sejam travestidas em nome da cultura ou de uma felicidade passageira, gerando angústias e o aumento de efemeridades psíquicas. Nessas condições a sociedade adquire

[25] Entrevista disponível em: <https://www.clarin.com/ideas/zygmunt_bauman-bauman-odio-liquido_0_SymgJ-6Ov7g.html>. Acesso em: 14 de fevereiro de 2018.

um sentimento de insegurança e incapacidade de assumir responsabilidades, que refletem em frustrações de paralisia ou no desenvolvimento de ódio e rancor de tudo a seu entorno. Talvez, essa seja uma das hipóteses para a crueldade de muitas barreiras rígidas entre países vizinhos ou mesmo no interior do Estado.

Observa-se como a globalização possui um discurso hegemônico que minora a espacialidade em detrimento da temporalidade. No entanto, tempo e espaço são processos múltiplos e indissociáveis. De acordo com Rogério Haesbaert (2006, p. 20) “não há como definir o indivíduo, o grupo, a comunidade, a sociedade sem ao mesmo tempo inseri-los num determinado contexto geográfico, ‘territorial’”. É necessário abrir os horizontes e perceber as multiplicidades espaciais e territoriais em uma lógica de resistência e mutação. O conceito de fronteira está ligado tanto a noção de um território material, físico como de um território ideológico e simbólico além das alterações no decorrer do tempo. Dessa forma se faz necessário compreender de qual território estamos tratando, além das relações que estabelece com as questões econômicas, políticas e culturais.

2.3 Des-re-território

O conceito de território, assim como o de fronteira, perpassa por vários significados no decorrer da história, mas é por volta da década de 50 que adquire maior interesse de estudo. A matriz do entendimento território é originária do espaço, entendido como “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 2006, p. 12). E, além do território, há uma variedade de categorias e recortes desmembrados da noção de espaço como a paisagem, o lugar e a região.

No século XVII, o geógrafo alemão Ratzel, em uma perspectiva mais naturalista, anunciou território como um espaço geográfico sob controle do poder do Estado, responsável por garantir a ocupação e apropriação das terras, além de proteger as fronteiras. E, somente mais tarde, na década de 70 do século XX, o geógrafo francês de naturalidade ucraniana, Jean Gottmann (1973), refere-se ao território em múltiplas dimensões abraçando questões espaciais naturais, assim como humanas de organização desse espaço. Elabora uma análise tanto material refletindo sobre questões de centralidade e circulação como questões espirituais e culturais relativas ao comportamento humano, destacando ainda a importância do poder político como definição territorial.

Em uma visão mais aprofundada, Claude Raffestin (1993) abre uma nova discussão sobre o conceito de território. Amparado pelos estudos de Lefebvre e Foucault investiga o entendimento sobre a noção de poder[26], fazendo uma distinção entre poder (minúsculo) e Poder (maiúsculo). Segundo o autor, a visão de Ratzel não estava totalmente errada, mas incompleta, pois a noção de poder (nome comum) abarca a multiplicidade de relações sociais, econômicas, políticas e não somente a relação de Poder (nome próprio) do Estado Nacional em forma de leis e jurisdições. “O território, nessa perspectiva, é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas

[26] A noção de poder para Foucault é percebida em seus diversos estudos sobre loucura, sexualidade, prisão, policiamento, não tendo uma obra específica sobre poder, mas sim um conjunto de imanências. As cinco proposições principais são: (1) o poder é exercido e não adquirido; (2) as relações de poder são imanentes as outras relações, seja social, econômica ou política; (3) o poder vem de baixo e não de posições opostas de dominador e dominante; (4) as relações de poder são intencionais e não subjetivas e (5) onde existe poder existe resistência (RAFFESTIN, 1993, p. 53).

pelo poder. O espaço é a ‘prisão original’, o território é a prisão que os homens constroem para si” (RAFFESTIN, 1993, p. 144). Seguindo a lógica de Raffestin, Milton Santos (1994) entende que território é o espaço geográfico usado, ou seja, o território-forma espaço material acrescentado das relações sociais e comportamentais dos diversos agentes, pessoas, firmas, instituições e o próprio Estado.

Na abertura de questionamentos contemporâneos, os filósofos Deleuze e Guatarri, desarticulam a noção material sobre território para desenvolver um conceito mais abstrato e subjetivo, como processo permanente de tornar a ser (devires) ou de se desfazer o território. Félix Guatarri (1985) entende território próximo a uma ordem de subjetividade individual ou coletiva em uma relação intrínseca com essa subjetividade, ao passo que espaço se une as questões funcionais em uma relação extrínseca com os elementos que rodeiam. Passando pela psicologia de Lacan até seus últimos estudos filosóficos em um pensamento rizomático, os autores não conseguem tratar do território sem pensar na saída dele (desterritorialização) e, ao mesmo tempo, encontrar outro território (reterritorialização).

O processo contínuo de territorialização pode ser percebido em dois planos de imanência[27]: dos agenciamentos maquínicos dos corpos ou nos agenciamentos coletivos de enunciação. O primeiro se refere ao território em suas relações entre corpos individuais ou sociais em seus regimes humanos, o corpo – conteúdo. O segundo define o território como

[27] No texto *O que é filosofia?* (1993) Deleuze e Guatarri apresentam o plano de imanência como um espaço destinado a flutuação e agenciamento dos conceitos. Plano de movimento constante que expulsa a transcendência em sua rigidez. Constitui a imagem do pensamento.

expressões coletivas de signos e linguagem, enunciação – expressão. Esses dois agenciamentos acontecem de forma mútua e não hierárquica ou sobrepostas.

> O território é feito de fragmentos descodificados de todo tipo, extraídos dos meios, mas que adquirem a partir desse momento um valor de "propriedade": mesmo os ritmos ganham aqui um novo sentido (ritornelos). O território cria o agenciamento. O território excede ao mesmo tempo o organismo e o meio, e a relação entre ambos; por isso, o agenciamento ultrapassa também o simples "comportamento" (donde a importância da distinção relativa entre animais de território e animais de meio) (DELEUZE e GUATARRI, 1997, p. 192).

A visão de Deleuze e Guatarri sobre o território perpassa por níveis e escalas diferentes. Inicialmente os autores refletem sobre a etnologia do território, sobre o “devir-animal” e seu processo de territorialização. Em uma característica específica cada animal demarca seu território em um “domínio de ter” (DELEUZE, 1988, p. 4), mas eles também saem de seu território para aventurar-se em um movimento constante de entrada e saída. Daí a necessidade de criar outra palavra “bárbara” que indicasse esse contínuo movimento – a desterritorialização. Porém, as particularidades dos animais não podem ser aplicadas ao humano, o mundo animal é restrito e com poucas reações, ao passo que “muitos humanos não têm mundo. Vivem a vida de todo mundo” (DELEUZE,1988, p. 3). Assim, em outro nível de análise adentra-se a psicologia e a subjetividade, passam pela sociologia e a noção de território geográfico. Mas, é na própria filosofia que fundamentam o conceito de território em uma visão muito mais ampla atravessados por agenciamentos de conteúdo e expressão como

já citados (HAESBAERT, 2006). O movimento de des-re-territorialização se amplia para o pensamento e o desejo como máquina[28] produtiva da criação.

O processo de desterritorialização, do abandono do território na criação de "linhas de fuga" é sucedido por outro processo de reterritorialização na construção de outros territórios e agenciamentos. Deleuze e Guatarri observam o território desde o concreto/material até nos elementos mais simples e repetitivos do cotidiano em um processo dinâmico. Exemplificam o território na escolha de uma sala de aula e na saída dela, na leitura ou escrita de um livro e nas constantes fugas desse processo.

Acrescentam ainda duas naturezas distintas e complementares do processo de desterritorialização/reterritorialização: a absoluta e a relativa. A absoluta diz respeito ao pensamento. Todo pensamento é uma desterritorialização. Para criar algo novo é preciso romper com o território conhecido criando outro. Logo, o processo de abandono é a desterritorialização e o resultado, a criação, o novo conceito gerado é a reterritorialização que se encontra no plano de imanência. A criação é vista como ponto positivo que se conecta as linhas de fuga para produzir potencialidade em outros territórios, porém pode ser também negativa quando as linhas de fuga são limitadas e podem se converter em linhas de destruição e morte (DELEUZE e GUATARRI, 1972).

---

[28] Em o *Anti-Édipo* Deleuze e Guatarri introduzem a noção de máquinas desejantes como a multiplicidade de fluxos e conexões de todos tipos de máquinas. O corpo é formado por várias máquinas engrenadas a outras. O corpo-máquina dentro da máquina-social. "O que define precisamente as máquinas desejantes é o seu poder de conexão ao infinito, em todos os sentidos e em todas as direções" (DELEUZE e GUATARRI, 1972 p. 408). Vale ressaltar ainda que a definição de desejo como falta, de Platão e Sócrates, é redefina com Deleuze e Guatarri como desejo sendo produção de realidade.

Quanto à desterritorialização relativa, abarca as relações sociais, o afastamento de territórios existentes na sociedade para a reterritorialização de outros. A ênfase é dada ao processo de desterritorialização na criação do Estado e da sociedade capitalista em contraste com a territorialização da sociedade pré-capitalista. Com o surgimento do Estado – máquina déspota de poder transcendental – desterritorializa, organiza e impõe disciplina aos corpos. Processo inverso da sociedade pré-capitalista que se territorializa mediante a terra indivisível, detém maior flexibilização sem segregações dos corpos sociais. Neste caso, Deleuze e Guatarri desmistificam a ideia do Estado como "fundador" de um território, e passam a enxergá-lo como o primeiro movimento desterritorializador.

Na sociedade contemporânea o processo de des-re-territorialização acontece cotidianamente, porém não é necessário destruir o território abandonado para criar outro, o que se diferencia é a escala e o tempo (HAESBAERT, 2006). O ato de viajar para outra cidade ou país pode ser visto como um processo de desterritorialização, desprender de um local territorializado, conhecido e se aventurar em linhas de fuga para outro ambiente desconhecido e potente. O processo de reterritorialização pode ser dado tanto no lugar desconhecido – quando com o tempo já se torna ambiente comum, íntimo – como no ato de voltar para "casa". Outro exemplo mais simples está no ato de atravessar um território familiar para um território de trabalho, envolve-se nesse caso vários tipos de agenciamentos que perpassam por todos esses processos des-re-territorializantes.

Se pensar é desterritorializar e a existência de um pensamento depende de um encontro, logo a desterritorialização absoluta só acontece mediante o encontro com uma base relativa. Ou seja, um pensamento precisa de um meio (terra) para existir. E, nesse sentido, se

questiona e observa quais são os territórios e agenciamentos que foram abandonados para o surgimento e criação de outros (HAESBAERT, 2006). Ao olhar para uma fronteira física-espacial percebemos a potência e multiplicidade desses processos. Pode-se construir pontes objetivando a união de um país a outro (criação – ligação – novo), ou construir muros rígidos que separam povos (criação – separação – abandono). Tanto uma escolha como outra passaram por processo de abandono e criação, porém com resultados e relações sociais distintas.

Em última análise, apoiado pela filosofia deleuze-guattariana, o geógrafo brasileiro Rogério Haesbaert acredita que vivemos na contemporaneidade um processo de multiterritorialiedade, e que o conceito de desterritorialização é importante em sua reflexão filosófica, mas não passa de um mito. O autor entende que o território não pode ser somente definido, mas sim compreendido mediante os fatores históricos e sociais. Por isso cria algumas categorias de análise. Divide o território em uma concepção materialista, caráter natural (etnológico), econômico, jurídico, político em uma posição de dominação; uma concepção idealista de caráter simbólico, identitário em uma posição de apropriação; e por fim, uma análise integradora (não dicotômica) de união do concreto com o simbólico, ou seja, as relações de poder são indissociáveis das relações sociais. Ainda observa três dimensões distintas de atuação do território: política (material de reconhecimento do poder do Estado Nacional); econômica (forma material da relação do capitalismo com o trabalhador); e cultural (simbolismo identitário) (HAESBAERT, 2006).

Analisando a morfologia, Haesbaert ainda cria a definição de território-zona e território-rede. O primeiro em uma visão mais tradicional de controle zonal de área geográfica, exemplificando os limites e fronteiras com a intenção de demarcar o domínio garantindo a

identidade. Já o segundo refere-se a um território descontínuo, dinâmico, definido pela mobilidade, no controle de fluxos como as redes de empresas ou terroristas. Em uma palestra de janeiro de 2010, organizado pelo curador Antônio Carlos Moraes, o geógrafo exemplifica a Favela da Rocinha, no Rio de Janeiro, como um território zona por estabelecer seus limites de atuação em determinado espaço. Porém, o território do narcotráfico dessa favela extrapola os limites físicos estando conectado a uma grande rede em vários outros pontos da cidade, contemplando o território-rede.

Dessa forma, entende-se que a territorialidade pode ter tanto um sentido de abstração teórica do território ou como sentido efetivo, tanto material como simbólico. Logo, pode existir uma territorialidade sem território, uma vez que a primeira tem a ver com o simbolismo, ligado ao pensamento e não necessariamente precisa de uma base concreta e sólida. Mas, o processo inverso, um território sem territorialidade, seria improvável, sem oferecer as relações de dominação ou apropriação material e imaterial (FUINI, 2017).

Observando a diversidade contemporânea desde a flexibilidade das redes criando “desejos de um mundo sem fronteiras” até as segregações espaciais de fechamento e controle, Haesbaert postula a complexidade das reterritorializações e a multiplicidade territorial em detrimento das desterritorializações. Lucas Fuini (2017), aponta que esses múltiplos territórios podem ser de dimensões quantitativa, um grande número de territórios existentes; ou qualitativa na possibilidade de vivenciar ou resistir há vários tipos de territórios e territorialidades através de práticas sociais.

Um dos assuntos mais recentes quanto ao território está ligado a noção de “in-segurança”. Muitas atitudes que são tomadas hoje nas cidades se escondem atrás de um discurso da promoção da segurança. Desde medidas físicas como o cercamento de alguma praça, ou instituição pública, até medidas de abalo psíquico como a intervenção militar em algum bairro. Rogério Haesbaert (2010) compreende quando o geógrafo Robert Sack (1986) afirma que quando um espaço passa a ter um controle de acesso é porque, nesse momento, tornou-se um território. E, para se obter esse controle da acessibilidade é preciso definir limites, barreiras que impeçam a circulação. A linha que define segurança e insegura é muito tênue e contraditória, pois quem determina o que/ou quem acarreta algum tipo de risco? Será que o cercamento e a reclusão são os melhores meios para estar protegido?

O que se observa por parte do Estado é uma “tática de evitação” (HAESBAERT, 2010, p.539), ou seja, as medidas tomadas apenas tentam evitar um risco, propondo a vigília, monitoramento, construção de muros como soluções, ao invés de realmente enfrentar as causas do “suposto risco”. O autor denomina o crescimento dos muros e fechamentos urbanos dos territórios como contenção, uma barreira que impede uma determinada circulação de pessoas, mas que não consegue fechar todo o espaço e permite o “vazamento” em outros pontos. Como pequenos remendos, costuras em um tecido, a cidade cresce em territórios da insegurança (HAESBAERT, 2010).

Esse discurso do controle em prol da segurança é ainda mais complexo quando trazemos as reflexões de Foucault (1987) sobre o domínio do biopoder na contemporaneidade e as reflexões de Giorgio Agamben (2002) sobre o poder soberano e a vida nua. Agamben alerta sobre a captura da vida humana (também significado pelos gregos como *zoé* – vida natural) pelo direito e políticas ocidentais, que na contemporaneidade se tornou um fato

“naturalizado”, pouco discutido. A política transformada em biopolítica ou biopoder (termo grego *bíos* – vida politizada), isto é, a inclusão do *zoé* sob dominação do poder que figuram os “corpos dóceis” (Foucault, 1987, p.119) que são diminuídos em sua força política e incentivados como força econômica – cenário adequado para atuação capitalista.

No entanto, a vida humana existe dentro da política sempre como uma ameaça potencial de ser instaurada como pura vida nua (termo batizado por Walter Benjamin), ou fazendo referência a uma figura arcaica romana, o *Homo Sacer*. Qualquer pessoa ou circunstância que fere a ordem do Estado pode sofrer com suspensão do direito da vida, criando assim um estado de exceção. O *homo sacer* representa aquele que é incluído através da exclusão e excluído de forma inclusiva, isto é, o Estado que tem a função de proteger acomete o banimento dos direitos. Vida banida, bandida, abandonada, de bando. Para Agamben, o termo banido tem significado tanto de exclusão como de liberdade, no sentido de não pertencer a nenhum lugar, estar solto, livre para qualquer decisão. E, em uma análise mais densa, constata que o “bando” representa a força de atração e repulsão que une os polos opostos da vida nua e do poder soberano (coexistentes), “é esta estrutura de *bando* que devemos aprender a reconhecer nas relações políticas e nos espaços públicos em que ainda vivemos” (AGAMBEN, 2002, p. 117). Se algo ou alguém foi abandonado é porque primeiramente provinha de uma origem, de um bando específico. No entanto, mesmo sendo excluído existirá traços de ligação com a origem, só que nesse momento sem pertencer a nenhum lugar específico.

E, dentro desse cenário do biopoder que Foucault compreende a reclusão de um território, podendo acontecer por exclusão – marginalizado, ignorado, excluído como exemplo

os presídios –, ou por fixação – na ideia de resgate pelos aparelhos disciplinares, com o propósito de "curar" os não enquadrados no sistema, como exemplo as instituições, escolas, hospitais (HAESBAERT, 2010). Dessa forma o Estado cria dispositivos de controle e se apoiam em estados de exceção quando lhes convém. Por isso a questão das fronteiras se tornam tão complexas e temporárias. Quando o Estado entende que os imigrantes representam um "risco" para a sociedade, haverá barreiras e impedimentos para evitá-lo. Da mesma forma, quando enxergam que os imigrantes podem trazer benefícios (na maioria das vezes econômicos) para o país, retiram-se as barreiras. Sendo assim, o discurso da segurança é sempre uma "carta na manga" quando o poder deseja conter algum "bando" para benefício próprio. Andrew Solomon, escritor político inglês, sintetiza em uma palestra o que realmente ocorre com o fechamento das fronteiras:

> Impor quarentenas, barrar pessoas, desenvolve em nós uma ignorância que estimula o ódio. São as fronteiras abertas que nos mantém seguros. É evidente que *New York* e *London*, cidades com maior população de imigrantes, tem muito menos medo da imigração, do que as pessoas de áreas distantes. As pessoas que temem os imigrantes nunca conheceram um. E construir muros não ajuda a lidar com seus problemas. **É uma fraqueza disfarçada de fortificação**. Fazer parte é o único caminho a seguir (SOLOMON, 2017)[29]

Observa-se como a segurança adquire um viés muito mais político do que preocupado com o bem-estar dos cidadãos. De forma análoga, os territórios, tanto físico como simbólico, também são submetidos a constantes abusos de Poder (maiúsculo). A fronteira Brasil-Uruguay, por exemplo, apresenta-se como refém de medidas precipitadas, ora na

[29] SOLOMON, Andrew. Palestra "*How open borders make us safe*" proferida no TED Talks, London. Mar. 2017. Youtube. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=80GqbW1MmQM>

rigorosidade do controle das aduanas ora assinando acordos de integração. No entanto, a fronteira possuí fragmentos da vida nua, não é passiva a todos regulamentos e resiste. Assim como Foucault (1988, p. 104) destaca que “onde há poder há resistência”, a vida nua também pode ser vista como resistência ao poder soberano, o grito de contrariedade que se expressa na criatividade e em novas “maneiras de se fazer” seja no comércio informal, no contrabando, ou no deslocamento ilegal.

2.4 A fronteira na Filosofia: outros modos de ver

Atendendo ao objetivo de discutir sobre o conceito de fronteira na contemporaneidade, a pesquisa recorre ainda à Filosofia na busca de mais algumas contribuições. Após beber de várias fontes como a geografia, história, antropologia, urbanismo, percebe-se como a construção dos modos de ver e compreender o termo fronteira é complexa e diversificada. No entanto, para Deleuze e Guattari, a principal tarefa da Filosofia consiste em criar conceitos que são construídos mediante uma necessidade. Não que as outras áreas de conhecimento sejam menos criativas, mas são níveis diferentes de saberes. O que esses autores querem dizer é que todas as formas do saber, filosóficas ou não, são formas de pensamento. Por exemplo, a arte cria pensamento, mas gera uma consistência – pinturas, desenhos, expressões – proporcionando sensações e percepções. Assim como o cineasta que cria pensamentos mediante a formação de imagens em movimento. Ou seja, todas formas de saber geram pensamento, e por sua vez, o filósofo gera pensamento criando conceitos que não são dados, descobertos, mas sim inventados, criados. Os outros saberes produzem

conhecimentos que são fundamentais na construção dos conceitos, mas sozinhos, sem um jogo de agenciamentos, não dão conta de explicar as transformações contemporâneas e atravessadas. Por isso, a Filosofia se aproxima para auxiliar na construção de uma linguagem conceitual mais complexa, interagindo as várias formas de saber, e não uma leitura individualizada.

Aproximar de Deleuze e, principalmente, sobre a Filosofia da Diferença, contribui para o entendimento do conceito de fronteira. A escolha por Deleuze privilegia o seu pensamento mais geográfico do que histórico – como Foucault, por exemplo. A ideia de não estar preso em uma história linear hierarquizada do pensamento facilita a compreensão da fronteira, que está constantemente em mudança, sendo arriscado seguir uma lógica histórica. É importante reconhecer seu conceito no tempo, mas não de estagná-lo, prendê-lo naquele tempo. A fronteira é primeiro espaço que decorre em um tempo.

O filósofo Gilles Deleuze produz constantes agenciamentos, tanto com outros filósofos como em diversas áreas do conhecimento, especialmente matemática (apropriando do cálculo diferencial) e biologia (conceitos de pensamento rizomático e arborescente). Deleuze bebe em Espinosa para chegar ao conceito de imanência, assim como se aproxima de Nietsche na compreensão do eterno retorno da diferença, além dos conceitos de virtual e atual que partiram de Bergson. E como em um jogo conceitual, Deleuze abraça vários autores para chegar em percepções distintas. Assim como o entendimento de fronteira abrange distintos autores, cada um a seu modo contribui no esclarecimento dessa fresta tão particular. Além disso, a eleição por Deleuze não descarta a contribuição dos outros Filósofos da Diferença, como Foucault, Guattari, Derrida, Agamben, Bauman entre outros, que entendem a diferença como potência, se interessam menos pelas semelhanças e identidades e muito mais pela

singularidade e particularidade. Se postula um novo modo de compreender o homem, o sujeito, a natureza e todos os atravessamentos possíveis.

Segundo Gilles Deleuze (1988, p.38) “tirar a diferença de seu estado de maldição parece ser, assim, a tarefa da filosofia da diferença”, o autor se propõe a desmistificar a historicidade negativa da diferença anunciada por outros filósofos, como Platão e Aristóteles. A diferença entendida como mutação e imprevisibilidade era vista com repugnância, pois não ter o controle ou mesmo explicação das transformações seria algo perigoso e inaceitável. A identidade, a identificação, a busca pelo mesmo sempre se aliou a ideia de estabilidade, controle, segurança e comodidade, por isso mesmo muito desejável. No entanto, o pensamento de Deleuze vai em direção oposta a esse pensamento racional e enaltece a diferença como componente indissociável da vida humana, a própria essência da natureza revela a coexistência da diferença, “não há dois grãos de poeira absolutamente idênticos, duas mãos que tenham os mesmos pontos relevantes” (DELEUZE, 1988, p. 34). Dessa forma, a diferença também é componente do pensamento, e, para apreendê-la, é preciso extrapolar a lógica da razão e romper com a estrutura representativa. E, quando se refere a diferença, não é somente dizer que uma coisa é diferente da outra – em uma atribuição física submissa as regras da identidade –, mas a diferença em si mesma está relacionada ao pensamento, ao acontecimento.

Na obra *Diferença e repetição* (1988), Deleuze contrapõe a ideia do espaço da imagem do pensamento (espaço da representação) ao espaço do pensamento sem imagem (espaço da diferença). Ou seja, a imagem do pensamento já pressupõe uma verdade dada, apoiada pela moral que postula o que deve se conhecer ou não, ligada ao dogmatismo e a

racionalidade, buscam um realismo extremo em uma sempre incompleta representação. Ao passo que um pensamento sem imagem é um pensamento “intempestivo” – lembrando o termo de Agamben (2009, p. 58) usado para definir o contemporâneo –, de multiplicidades e singularidades que está próxima da ética e rompe com todo tipo de senso comum e representação.

A fronteira não é susceptível a uma única interpretação e muito menos a uma representação fixa. Para apreender a fronteira é preciso experimentá-la (SILVA, 2005). Logo, a fronteira nada mais é do que a diferença em si mesma, a fresta, o constante rompimento e construção. Lugar de ninguém e de todos ao mesmo tempo. Sem identidade fixa pode ser entendida como um “corpo sem órgãos”[30] (ou ainda um desejo de o ser) que se constitui em um eterno retorno da diferença[31]. A fronteira, metaforicamente, se apresenta como um rio em fluxo constante que nunca é o mesmo, está sempre em transformação. E, aquele que se adentra a esse rio e passa por um processo de subjetivação, quando sai dele nunca retorna como o mesmo, pois é na diferença que nos reconhecemos e também conhecemos o outro.

---

[30] O Corpo sem Órgãos é um conceito criado por Deleuze e Guattari explicito tanto na obra *O Anti-Édipo* como nos volumes de *Mil platôs*. Se refere a uma prática de desprendimento sempre revolucionária, a recuperação dos órgãos do organismo que foram capturados pelo capital. O CsO é a potência de existir, de tomar o próprio controle da vida e se desprender das armadilhas cotidianas.

31 “O eterno retorno é o retorno distinto do ir, a contemplação distinta da ação, mas também o retorno do próprio ir e o retorno da ação, simultaneamente momento e ciclo do tempo” (DELEUZE, 1976, p. 20). Insuportável ideia de tudo se repetir da mesma maneira, daí vem o idêntico a identidade. A ideia de eterno retorno da diferença é o movimento cíclico da diversidade e diferença. É preciso buscar a diferença, a vontade de potência.

As proposições de Gilles Deleuze exaltam a fronteira como movimento, construção e produção, aproximando-se mais como abertura e atualidade do que como acabada, finalizada “no limite, só conta a fronteira constantemente móvel” (DELEUZE, 1997, p. 27). Locais de mutação e subversão. Também são sítios de agitação e do excesso onde os “limites” são ultrapassados tornando então um espaço de ruptura – conflitante ou pacífica. A fronteira não preexiste, pois ela sempre é criada e recriada. Por isso não é somente mapa-espacial, mas abraça também relações, criações, pensamentos, configurando-se na arte, na ciência e nos lugares de possibilidades de todas as áreas, tempos e espaços.

Um território de fronteira é, por excelência, um território de devir. Devir não é evolução, uma linha cronológica, uma imprevisão de um futuro que pode ser possível. Na verdade, o devir ou o ‘por vir’ está fora de uma linearidade presente, é o inimaginável, o impossível.

> Um devir não é um nem dois, nem relação de dois, mas **entre-dois, fronteira ou linha de fuga**, de queda, perpendicular aos dois. Se o devir é um bloco (bloco-linha), é porque ele constitui uma zona de vizinhança e de indiscernibilidade, um no *man's land*, uma relação não localizável arrastando os dois pontos distantes ou contíguos, levando um para a vizinhança do outro, — e a vizinhança fronteira é tão indiferente à contiguidade quanto à distância (DELEUZE, 1997, p. 80. Grifo nosso).

O devir como uma Zona de Experiência, lugar-não-lugar-comum de experimentação que seguindo a “lógica espectral” referida por Jacques Derrida (1994), uma experiência que não é nem inteligível nem sensível, nem visível nem invisível, mas que introduz uma dimensão do fantasmático dentro do político e contribui na compreensão da contemporaneidade.

Fronteira é acontecimento. “Se compararmos o acontecimento a um vapor nos prados, este vapor se eleva precisamente na fronteira, na dobradiça das coisas e das proposições” (DELEUZE, 1974, p. 20). A fronteira é o lugar da comunicação e articulação entre as coisas e as proposições, seja na linguagem (entre os verbos e os adjetivos), nas artes (entre o pensamento subjetivo e a obra), na arquitetura (entre a criação projetual e a materialidade) ou no próprio território de Fronteira Internacional (entre eu e os outros) “Tudo se passa na fronteira entre as coisas e as proposições” (DELEUZE, 1974, p. 11).

Ainda se abre uma discussão sobre a reflexão de Jacques Derrida quanto a noção de fronteira ser um lugar que tem a ver tanto com inclusão como exclusão. Com perda dessa dualidade ter implicações simples ou complexas. Giovanna Borradori (2004), em seu livro “Filosofia em tempo de terror” exemplifica de maneira ilustrativa essa reflexão. No caso do Monte Branco, maior montanha da Europa, que é metade italiana e metade francesa, a linha de separação é uma convenção benevolente. É uma convenção reconhecida por todos, mas que também não possuí graves consequências – nenhum habitante dessas duas regiões iria se importar com a pedra ou a folha que integra um dos dois lados. Porém, em total contraste, há situações em que as inclusões e exclusões podem causar muitos danos, como exemplifica a autora com o caso do Muro de Berlim, que não se tratam de folhas ou pedras, e sim de pessoas e famílias.

Acreditar na contingência (imprevisibilidade) da fronteira era algo importante para famílias que foram desmembradas com a construção do Muro de Berlim, pois aceitá-la era a única forma de sobrevivência dessa separação injusta. Em discordância, aqueles que faziam parte dos altos cargos da antiga República Democrática acreditavam que o Muro era somente a materialização da Cortina de Ferro, a ideia de uma separação essencial e não-contingente

entre justiça e injustiça. Tomar partido por uma interpretação convencional ou essencial teria significado implícito em aderir as relações de inclusão e exclusão (BORRADORI, 2004).

Assim, para Jacques Derrida, refletir criticamente a essência das fronteiras transforma à nossa maneira "convencional" de pensar sobre a identidade como uma totalidade homogênea e auto-inclusiva. Retomando o exemplo do Muro de Berlim, demonstra que uma identidade não é perfeitamente homogênea porque inclui traços daquilo que explicitamente excluí. É a desconstrução que busca esses traços para dar voz ao que não se enquadra no conjunto dominante de inclusões e exclusões (BORRADORI, 2004).

A fronteira dentro da Filosofia da Diferença é vista muito mais em um sentido positivo de articulações com a diferença, do que com a ideia de limitar, excluir e segregar. Assim como a Filosofia da Diferença necessitou de um desprendimento da razão lógica e controladora, o conceito de fronteira também estabelece um rompimento com a representação e identidade. E, mesmo com todas particularidades, seja o outro um *hermano* ou um grupo armado, a região fronteiriça continua sendo potência, acontecimento. Às vezes promove hospitalidade e *afecto*, outras vezes hostilidade e dor, mas é inegável a atração e repulsão (plano de imanência) que esse lugar articula.

> O caminho situado nas fronteiras, ao mesmo tempo em que pantanoso, é o território da produção do outro, do "novo", daquilo que transcende as posições fixadas. Mesmo porque**, para os residentes das fronteiras, em qualquer direção que se olhe, se vê um estrangeiro**. Penso que esta seja a emergência do momento da humanidade atual. Acredito ser esta a marca mais profunda do significado de diferença, onde a ruptura entre os essencialismos possíveis ("estreitos e estritos" ou "amplos e genéricos"), possam realmente se dar no "ser" e "fazer" dos relacionamentos cotidianos,

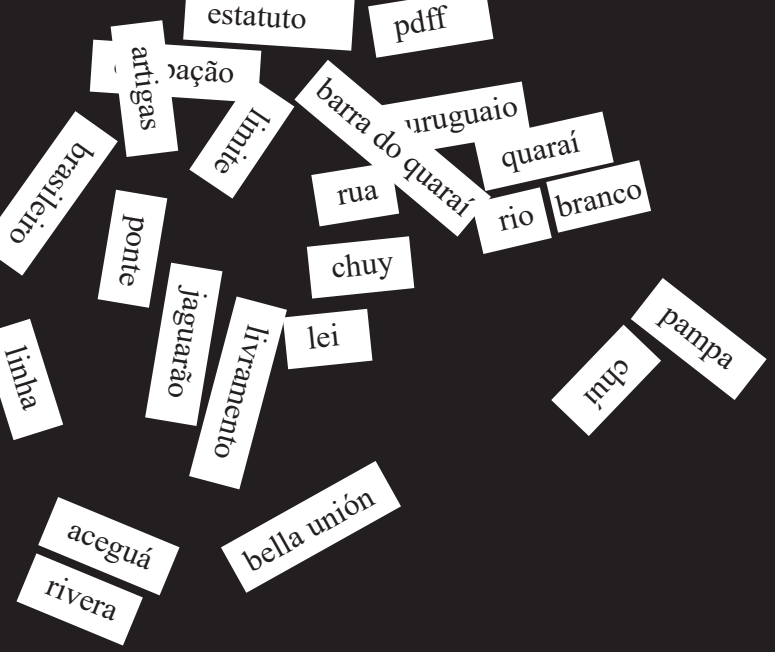
> marcados, necessariamente, por diferentes pertencimentos; onde, definitivamente, “rótulos” (tais como em remédios e produtos industrializados) e “marcas” (tais como em grifes e animais de rebanhos) possam ser superados (MONTEIRO, 2011, p. 122. Grifo nosso).

Quando Aloisio Monteiro (2011) exalta a potencialidade da fronteira, fica nítido como ser/estar na fronteira nos ensina sobre acolhimento e alteridade, não em um viés homogeneizador de fixar a diferença, mas na perspectiva de uma alteridade fluida que também rompe e resiste em momentos de tensão. Aceitar o estrangeiro, o estranho é também se aceitar, como reflete Kafka na ideia do “estrangeiro em si mesmo”. Ou ainda, pelo pensamento derridiano, na atribuição da hospitalidade incondicional ou condicional na abertura ao outro, ao que vem de fora em sua diferença.

Ao desenhar uma margem de uma folha – seguindo a analogia de Monteiro (2011) – se define o lugar do desenvolvimento da escrita e um lugar vazio, em branco, que se localiza entre a borda da folha e a linha da margem. É nessa zona do meio, no entre espaços em branco que tudo é passível de acontecer. Um espaço que pode acolher uma escrita, uma numeração, uma figura, um furo ou mesmo o nada. O lugar em branco é a indeterminação, a imprevisibilidade, um lugar destinado a qualquer tipo de interferência que não espera, acontece.

É preciso pontuar que quando Deleuze fala sobre fronteira se refere, primeiramente, ao pensamento, assim como Derrida, ao falar sobre fronteira está adentrando o campo da linguagem. Entretanto, colaboram para o entendimento de uma fronteira geográfica. Assim como os limites físicos podem ser ultrapassados e experienciados de uma maneira mais reflexiva e coletiva, a dialética multidisciplinar – no diálogo entre filosofia, arquitetura, urbanismo, geografia – também pode extrapolar os limites da academia. Em nome do desejo

de uma democracia por vir, no acolhimento pelo próprio pensamento derridiano e deleuziano da filosofia da diferença, do direito à filosofia, da leitura, debate, escrita, e até mesmo da desconstrução de seus conceitos, se faz uma apropriação respeitosa das diversas contribuições desses autores em uma tentativa de mais perguntas-respostas sobre os acontecimentos na fronteira Brasil-Uruguay.



A Fronteira
Brasil-Uruguay

3

3. A Fronteira Brasil – Uruguay

Até esse ponto foram abordadas questões conceituais sobre fronteira, desde sua trajetória histórica na formação das cidades, passando pelo pensamento contemporâneo paradoxo – do desejo de um mundo sem fronteiras ao mesmo tempo em que novas fronteiras são estabelecidas –, e, finalmente, o esclarecimento filosófico da abertura e multiplicidade das fronteiras. Além do aprofundamento conceitual sobre território e suas transformações cotidianas.

No entanto, nesse momento, é preciso apontar que a intensidade desse movimento produtivo de ser/estar na fronteira adquire características específicas para cada região analisada, pois envolve questões históricas, geográficas, políticas, culturais que contribuem para determinado comportamento. A relação e conotação que uma fronteira pacífica demonstra é bem distinta de uma conflitante. Por isso, é preciso reconhecer qual realidade estamos lidando, no caso, a Fronteira Brasil-Uruguay, reconhecida pelo seu caráter integrador, de alianças e convivência harmônica. O título integrador não é um termo precipitado, pelo contrário, se constrói desde a formação dos limites entre países, antecedendo as políticas econômicas de aproximação, como o Mercosul. Um caso atípico, especial, que revisa o conceito tradicional da fronteira como limite, separação, exclusão e modifica para uma fronteira que aproxima da cordialidade, afinidade e cooperação. Entretanto, é preciso destacar que essa característica integradora não contempla todas situações, há algumas restrições e entraves particulares nas jurisdições de cada país.

A seguir, descrevemos um panorama geral da constituição e formação da fronteira, aspectos geográficos, históricos, políticos e culturais que foram determinantes, e que de certa forma, explicam as interações e acordos atuais. A intenção é trazer uma contextualização breve, destacando pontos relevantes, e não discutir detalhes históricos que ainda hoje são obscuros de posicionamentos diversos. Como enfatiza o professor historiador Antônio Marcos Myskiw (2015, p. 43): “não há como escrever uma única história da formação da fronteira na região sul do Brasil. São tantas as histórias e versões de fatos históricos que mil páginas sequer dariam para discorrer acerca de um século de História”. Lembrando que esta pesquisa investiga o tempo contemporâneo e não pretende demorar em tempos passados, mesmo que reconheça a relevância de compreender os fatos anteriores que contribuíram e dão pistas para a leitura do cenário presente.

3.1 Características geográficas e construção histórica

A linha de fronteira Brasil-Uruguay possui uma extensão de 1.069 km, sendo 749 km compartilhado por cursos de rios, e o restante 320 km de fronteira seca, sem barreiras geográficas (PUCCI, 2010). Do lado brasileiro abrange somente o Estado do Rio Grande do Sul com doze municípios lindeiros à fronteira, são eles: Chuí, Santa Vitória do Palmar, Jaguarão, Erval, Pedras Altas, Aceguá, Bagé, Dom Pedrito, Santana do Livramento, Quaraí, Uruguaiana e Barra do Quaraí. Enquanto do lado uruguaio são cinco Departamentos (Estados) envolvidos: Rocha, Treinta y Tres, Cerro Largo, Rivera e Artigas. Sendo que o departamento de Treinta y Tres não faz divisa territorial com o Brasil somente fluvial pela Lagoa Mirim, por isso, diferente do Estatuto da Fronteira, a publicação *“La frontera em Cifras”* (MAZZEI E SOUZA, 2012) não considera esse departamento como limítrofe. Ainda, em um contato mais efetivo, correlacionam seis cidades-gêmeas, sendo três fronteiras secas

(divididas/unidas por uma rua ou avenida): Chuy-Chuí; Aceguá-Aceguá; Rivera-Santana do Livramento. E, três fronteiras molhadas (divididas/unidas por uma ponte): Rio Branco-Jaguarão; Artigas-Quaraí e Bella Union-Barra do Quaraí (Figura 04).

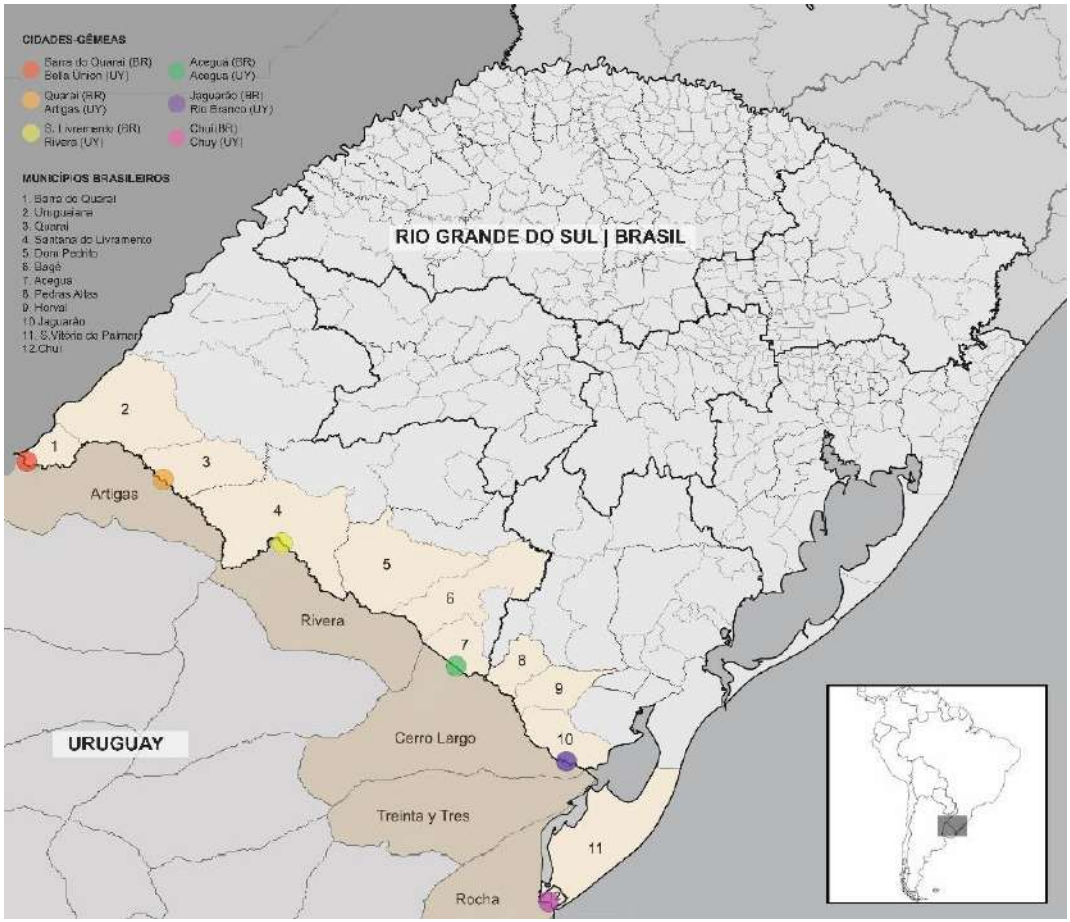


Figura 04: Localização dos municípios brasileiros e departamentos uruguaios. Fonte: da autora, 2018.

Diante da discrepância territorial e populacional entre os países Brasil (8.515.759,090 km^2 e 206.081.432 pessoas)[32] e Uruguay (176.215 km^2 e 3.480.222 pessoas)[33] alguns autores como os uruguaios Enrique Mazzei e Mauricio de Souza (2012) e o brasileiro Edson Struminski (2015) recomendam uma análise comparativa mais equilibrada entre Rio Grande do Sul (281.737,888 km^2 e 11.286.500 pessoas) e Uruguay. E, não somente pela questão dimensional, mas na história ainda colonial, Uruguay e Rio Grande do Sul eram um só, viviam do mesmo pampa, da mesma pecuária, compartilhavam o mesmo chimarrão, assim criaram vínculos de cooperação ainda hoje percebidos.

A condição geográfica da região e a forma de apropriação do território pelos Portugueses e Espanhóis refletem essa integração entre países. O rio da Prata, cobiçado pelos impérios expansionistas, constituía uma porta de entrada das trocas comerciais da América do Sul com a Europa. Região inicialmente muito disputada e conflituosa, propiciando um comércio informal e um atraso quanto a urbanização e povoamento. A aproximação dos padres jesuítas contribuiu para os primeiros povoamentos e a introdução da pecuária e agricultura. Os tratados entre as Coroas no decorrer dos anos (Tratado de Madri, Pardo, Santo Ildefonso), estabeleciam limites difusos que nem sempre eram respeitados pelos habitantes da região do Pampa – posteriormente denominados de “gaúchos”. O próprio Tratado de Santo Ildefonso (1777), deixava uma pequena faixa de terra como zona de ninguém, sem o domínio de Portugal ou Espanha, os conhecidos Campos Neutrais – campos neutros. Território que atraiu muitos aventureiros, contrabandistas, índios rebeldes em busca de liberdade e

[32] Estimativas IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2016.
[33] Instituto Nacional de Estadística (INE) – Estimativas e projeções de população de 2016. Ano da revisão 2013.

diversidade. Mas, objetivando manter a ordem, a Coroa Portuguesa divide o território em sesmarias e inicia o processo de ocupação e domínio por tropas militares.

De forma análoga, o lado Espanhol, futuramente Uruguay, também iniciava o processo de ocupação do território criando um cordão de cidades que pudesse conter o avanço brasileiro. Inclusive, no lado uruguaio, duas das cidades de fronteira (Rivera e Artigas) são as capitais dos Departamentos a que pertencem – uma maneira de incentivar a ocupação da região atraindo famílias, serviços e comércio. Em meio a acampamentos e fortificações militares, a construção de moradias, igrejas, galpões iniciavam o processo de urbanização em caráter mais familiar. No entanto, as disputas por poder foram acirradas com a vinda da Coroa Portuguesa para o Brasil em 1808. A partir de então, muitas outras guerras se sucederam na definição da posse territorial, dentre elas a Guerra da Cisplatina, Revolução Farroupilha, guerra contra o presidente argentino Rosa, Guerra do Paraguai e, na época da república, a Revolução Federalista (STRUMINSKI, 2015).

O fato peculiar é que mesmo em um cenário de várias guerras, os moradores das cidades de fronteira, afastado do centro do poder e das decisões políticas, buscavam conciliação e laços comerciais com as cidades vizinhas, por uma questão de sobrevivência e necessidade mútua que vão além de pactos e acordos diplomáticos. Cidades que são unidas pelo próprio favorecimento das condições naturais de relevo e vegetação, sem barreiras dificultosas como cadeias montanhosas ou rios intransponíveis. O Pampa (palavra de origem indígena que significa “região plana”), nome que designa a vegetação predominante da região, composta por largos campos com cobertura rasteira de gramíneas, localiza-se em grande parte do território do Rio Grande do Sul/Brasil, Uruguay e Argentina. O relevo na região

de fronteira é suave, planícies monótonas, somente em alguns pontos, mais a norte, são interrompidas por cerros. Ou seja, um campo natural de visual infinita que não consegue discernir um lado do outro, a não ser com alguma indicação física artificial. O Pampa, a paisagem contínua que transfere esse entendimento para as relações pessoais.

E, mesmo na fase de industrialização, com a construção de linhas de trem ligando as capitais à região fronteiriça e a demarcação física dos limites de fronteira (1909), a aliança entre cidades cresceu ainda mais no aspecto comercial: contrabando de mercadorias importadas; construção de indústrias uruguaias no lado brasileiro, burlando o sistema de impostos e investindo em mão-de-obra barata; crescimento da produção do charque com a demanda da Primeira Guerra Mundial e o auge na Segunda Guerra; desenvolvimento das cidades e criação de muitos frigoríficos e indústrias. A fase de declínio da comercialização do charque se deu com o fim da Segunda Guerra, sem o aprimoramento das tecnologias, após anos de degradação ambiental (provocado pelo gado nos campos e pelo lançamento dos dejetos dos frigoríficos nos rios), e, a nova visão centralista do comércio, forçaram as cidades de fronteira a buscar outras alternativas para superar a crise econômica que estava instaurada (STRUMINSKI, 2015).

O impacto sofrido pelas cidades brasileiras foi mais intenso, frigoríficos fechados, trens desativados, solo debilitado para cultivo da agricultura, êxodo urbano, cidades abandonadas. Enquanto nas cidades uruguaias, por mais que a situação econômica fosse delicada, conseguiram se estabelecer de maneira mais rápida por ser um país de menor porção territorial e com um governo mais estável na época, que estava aberto para novos investimentos. Em anos de recuperação a região passou por vários tipos de comercialização,

produção de arroz, soja, vinhos, azeitonas, mais recentemente a produção de energia eólica em ambos países, além de pequenas indústrias no ramo alimentar.

Mas, o maior auxílio para manutenção dessas cidades está sendo favorecido pelos investimentos dos governos federais, uruguaio e brasileiro, na construção de universidades próximas, hospitais, serviços, além do incentivo ao turismo (construção de cassinos e *free shops* do lado uruguaio) para recuperar a região e também manter aberta as fronteiras para futuras transações. Entretanto, mesmo com algum esforço do governo o índice de desemprego da população fronteiriça é alarmante. População sem instrução necessária, afastada do governo central e dependente dele, não se adequando ao comércio tradicional, aposta então no comércio informal como uma saída para a inserção no mercado (PUCCI, 2010).

As autoras Adriana Dorfman e Gladys Rosés (2005) chamam atenção na passagem do século XIX para o século XX de um caráter mais patriótico e nacionalista que enrijeceu algumas relações com o país vizinho, tendo como medidas defensivas: a modificação da bitola da malha ferroviária dificultando o transporte das mercadorias do Brasil para Montevidéu; escolas uruguaias na fronteira que não acolhiam no ensino a língua portuguesa; o uso de telégrafo para informações estratégicas diretas com a capital. E, durante as décadas de 60 a 80, com a ascensão da ditadura militar nos dois países a ligação entre eles se tornou mais delicada, cada intervenção na zona de fronteira era vista com desconfiança, como um possível ataque. Qualquer ameaça reacendia o nacionalismo e reafirmava o território de fronteira como zona de proteção e segurança, a presença militar aumentou e, de certa forma, coibiu a força política local além da prática da cidadania. Somente no fim da ditatura, com novos ideais

políticos de crescimento econômico e inserção no mercado internacional, que a proposta do Mercosul consentiu maior poder local e estimulou novas alianças e acordos.

A Fronteira Brasil-Uruguay passou por momentos conflituosos de guerra, disputa e defesa territorial, mas também por fases de cooperação e convivência pacífica. No entanto, o que mais se evidencia em todas as épocas é o caráter integrador de “codependência”. Tanto o declínio como o sucesso de um lado refletem no comportamento do vizinho, “cidades espelho”. Regiões unidas pela paisagem geográfica e pelo percurso histórico que flutuam conforme os acordos políticos estabelecidos. Uma realidade que desafia as leis, o planejamento urbano, planos diretores e diretrizes urbanísticas a serem pensadas em conjunto, de forma binacional. A imposição e rigidez das aduanas transferem seu protagonismo ao desejo primeiro dos povos de inter-relacionamento e bom convívio.

3.2 Formação política e acordos binacionais de integração

Um dos primeiros acordos, pós demarcação das fronteiras, foi promulgado em 1933, o Estatuto Jurídico da Fronteira. Em um viés mais defensivo e com intuito de organizar questões cotidianas e práticas propunha algumas condições para “evitar quaisquer causas de desinteligência” (BRASIL, 1937). Ou seja, a escrita do Estatuto demonstrava certo incômodo com o país vizinho necessitando de uma regulamentação para evitar conflitos. Inicialmente estabeleceu diretrizes simples para a atividade pesqueira, sobre a manutenção e construção de estradas comuns, a regulamentação de vistos e documentação para o deslocamento de pessoas. Outros assuntos levantados pelo Estatuto, mas que não foram bem resolvidos e geraram desconforto, relacionava com a demarcação de um corredor internacional paralelo a linha de fronteira entre os dois países. Um corredor de 22 metros de largura de cada lado que

deveria ser delimitado por aramados pelos proprietários, além de que essa faixa de 44 metros não poderia receber qualquer tipo de edificação.

No caso da zona urbana a distância a ser respeitada era de 10 metros da linha de fronteira. Edson Struminski (2015, p. 60) interpreta que o Estatuto “na prática, tentava fazer com que as cidades fronteiriças não se aproximassem, ou seja, ficassem de costas, umas para as outras”. Nessa mesma época, na tentativa de reduzir o incômodo gerado por essas medidas rígidas, o Estatuto criou alguns convênios como o incentivo ao turismo, a permuta de publicações, a exposição e venda de produtos nacionais nas capitais vizinhas e o intercâmbio artístico entre países. Entretanto, mesmo com essas medidas, Adriano Pucci (2010) afirma que a essência do Estatuto estava mais ligada a separação e afirmação da identidade, em que o Estado estava no controle não somente das questões físicas territoriais, mas também do simbolismo, de representar um território que garantisse a segurança e definição do fim do país.

Esse Estatuto firmado entre Brasil e Uruguay é vigente até hoje, no entanto, muitos aspectos não são respeitados, inclusive se tornam inviáveis no cenário atual. Principalmente quanto a ocupação do corredor paralelo à linha de fronteira, há muito tempo atividades informais se estabeleceram nessa área. Camelôs e vendedores ambulantes que historicamente consideram a região como ponto estratégico e favorável para venda de seus produtos. E, baseado pelo Estatuto de 1933, o então presidente do Uruguay Jorge Battle, no ano de 2002, exigiu a retirada desse tipo de atividade nos 10 metros estabelecidos. Todavia, não obteve êxito, pois as próprias leis municipais reconheciam esse tipo de comércio, e, além disso, cobravam taxas (impostos) para “resguardar” a atividade naquela região, indo em

desencontro com o Estatuto (PUCCI, 2010). Atualmente o comércio informal é um dos elementos mais ativos e dinâmicos nas cidades de fronteira, que animam a superfície de contato entre países.

Os acordos binacionais modificam conforme a situação política nacional. Na fase ditatorial as alianças realizadas não beneficiavam a população, pelo contrário, a conhecida Operação Condor reuniu os principais regimes militares do Cone Sul (Brasil, Uruguay, Argentina, Paraguai, Chile e Bolívia) para promoverem a opressão de lideranças contrárias ao governo vigente. Alguns exilados políticos foram encontrados, alguns torturados e outros executados devido a essa operação.

Enquanto na fase democrática o investimento favoreceu a integração dos países, concedendo voz aos órgãos locais que reivindicaram melhores condições de infraestrutura e garantiram mais liberdade para discutirem novos acordos. Com a revalorização das fronteiras e incentivos para estabelecimento de articulações econômicas, políticas e culturais, foram criados vários Programas de Integração que não viam ameaça no país vizinho, mas sim consideravam a miséria, fome, falta de saneamento básico como perigos reais sofridos pelas cidades na faixa de fronteira. Observa-se como a integração também dependente da atuação do Estado Nacional, se é um governo de direita ou esquerda, um país democrático ou ditatorial, se há engajamento político local ou não.

O Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio de 1975, é considerado como o primeiro acordo que propôs ideias integradoras entre Brasil e Uruguay, refletindo sobre facilidades de deslocamento e descrevendo as formalidades necessárias. Depois disso vários outros programas foram criados, como o Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) criado em 2003 no governo do Presidente Lula; o Programa de Promoção da

Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais (PROMESO) de 2007; o Programa de Fronteiras do Ministério do Desenvolvimento Social (MIDES) de 2006 criado na gestão do Presidente Tabaré Vázquez no Uruguay, dentre outros. Além disso, também foram criadas comissões binacionais e grupos de trabalho para organização de encontros, reuniões, agendas de cooperação em que são debatidos os temas mais emergentes como a questão da saúde, educação e formação profissional, a segurança e policiamento na região, questões ambientais, de trânsito de veículos, a permissão para residência e trabalho, além de diversos assuntos pertinentes a integração (PUCCI, 2010).

Um dos programas mais importantes e de grande alcance é o PDFF, que tem como principal objetivo o desenvolvimento físico, social e produtivo da Faixa de Fronteira (seção 2.2.1), descobrindo as potencialidades de cada região e estabelecendo relações integradoras com o país vizinho. E, para conseguir contemplar toda complexidade fronteiriça o programa se baseou em quatro diretrizes: “a) fortalecimento institucional; b) desenvolvimento econômico integrado; c) cidadania e d) marco regulatório” (BRASIL, 2005). Na verdade, a origem desse Programa remonta a década de 90 com o ingresso do Mercosul e o enfoque para integração econômica e desenvolvimento regional, no qual era chamado de Programa de Auxílio Financeiro dos Municípios da Faixa de Fronteira (PAFMFF) e, em 1999 passou por algumas reformulações sendo renomeado como de Programa Social da Faixa de Fronteira (PSFF), e, somente em 2003 que ficou conhecido como Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF) e teve sua reformulação em 2005 (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016).

Em 2002 foi realizada a primeira avaliação dos investimentos na Faixa de Fronteira – lembrando que representa 27% do território Nacional – constatando que a distribuição orçamentária privilegiou algumas regiões em detrimento de outras, além disso foi observado que a falta de planejamento estratégico setorial para avaliar as particularidades de cada região prejudicou o repasse equitativo e eficaz. Para os professores da Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA), Gleicy Santos e Rodrigo Benetti (2012, p. 65), ressaltam que:

> (...) até então, (o PDFF) caracterizava-se por uma lógica assistencialista, sem qualquer planejamento ou orientação programática, resultando na dispersão dos escassos recursos públicos, sem ter impactos na geração de emprego e renda, na organização da sociedade civil e na estruturação das atividades produtivas.

Observando essa situação descrita, o governo federal em parceria com o grupo Retis/UFRJ[34] elaborou uma extensa pesquisa sobre a região fronteiriça reestruturando o PDFF. A pesquisa foi dividida em quatro partes, a primeira de base teórica revia os conceitos de território, região, rede e, principalmente, o que significava a zona de fronteira; a segunda etapa de cunho projetual propunha a divisão da Faixa de Fronteira em Arcos (Norte, Central, Sul) e 17 sub-regiões; a terceira fase priorizava a atenção para as cidades-gêmeas como “os principais nós da articulação na zona de fronteira” (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016, p. 24); e, por fim, a quarta etapa, também projetual, classificou diferentes tipologias de interação na faixa de fronteira: zona-tampão, margem, frente, capilar e sinapse (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016).

[34] O grupo Retis/UFRJ liderado e coordenado pela geógrafa Lia Osório Machado contou também com a participação do pesquisador associado Rogério Haesbaert dentre outros.

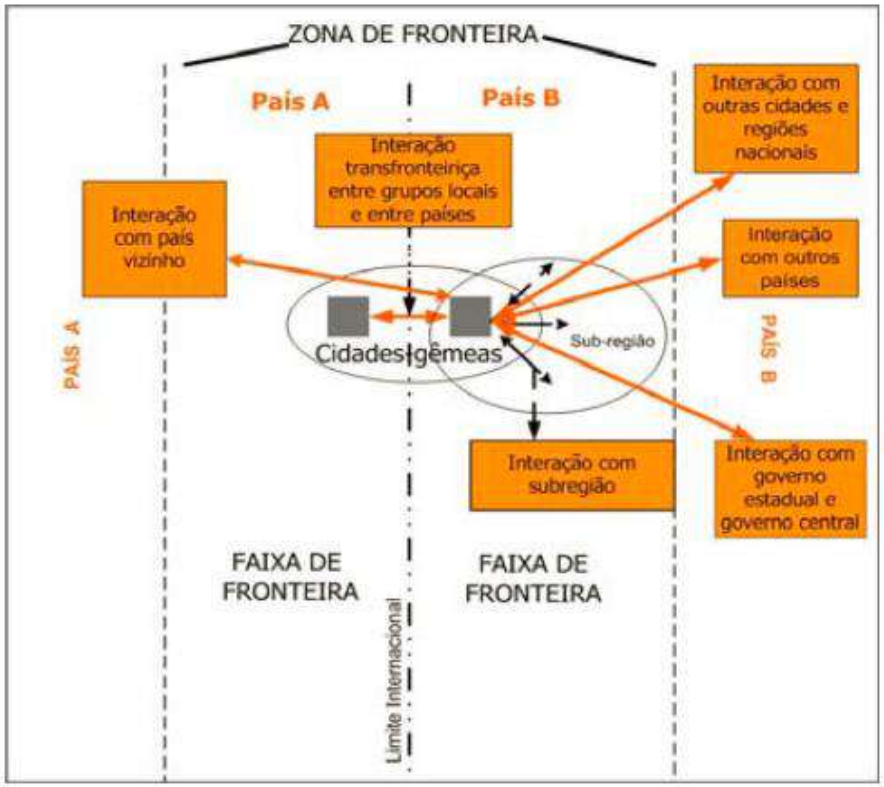


Figura 05: Conceituação de Faixa e Zona de Fronteira projeto de reestruturação do PDFF. Fonte: BRASIL, 2005

Interessante observar como o processo de pesquisa foi fundamental para intensificar as políticas de integração internacional. No esquema da Figura 05, criado pelo próprio Ministério da Integração, demonstra o cuidado de refletir sobre o conceito de faixa e zona de fronteira, além da importância das cidades-gêmeas – pontos de ligação. Compreende-se que

a faixa está sob o domínio jurídico de cada Estado, mas a zona de fronteira extrapola o entendimento legal para ser o próprio movimento de integração social. A zona é formada pela união das duas faixas, que encontram nas cidades-gêmeas a expressão máxima da incidência das diferenças, dos fluxos e travessias. O lugar do estabelecimento de interações econômicas, sociais, culturais de forma espontânea ou promovida, que transformam em um outro lugar que não pertence exclusivamente ao Brasil ou ao Uruguay, mas sim a fronteira.

Segundo as análises do PDFF, a Fronteira Brasil-Uruguay se enquadra nas tipologias de integração capilar e a sinapse (Figura 06). A interação capilar se aplica somente na cidade-gêmea Aceguá-Aceguá, em que há uma conexão entre os dois lados, mas somente a nível local, o Estado central pouco intervém. Esse par de cidades possui o índice mais baixo de densidade populacional, além de um forte caráter rural, justificando então a mínima intervenção do Estado. Enquanto a sinapse, que ocorre nas demais cidades-gêmeas, possui uma integração muito forte, aliada a investidas do Estado em infraestrutura e comunicação.

Dentro do tipo sináptico a Fronteira Brasil-Uruguay se divide em interação espontânea e promovida. A espontânea em que a formação das cidades aconteceu por colonização espontânea (termo utilizado pelos coordenadores do PDFF, mas que gera certa estranheza, uma vez que as colonizações estão conectadas a algum tipo de interesse), sem um controle e planejamento efetivo do Estado, enquadra as cidades mais ao sul Chuí-Chuy, Jaguarão-Rio Branco e Santana do Livramento-Rivera. Fato que pode ser justificado por conter uma parcela desse território nos antigos campos neutrais, e também por serem fronteiras secas, de fácil comunicação. Com exceção de Jaguarão-Rio Branco que possuí uma ponte de 340 m de comprimento, distância pequena se comparada as outras fronteiras molhadas.

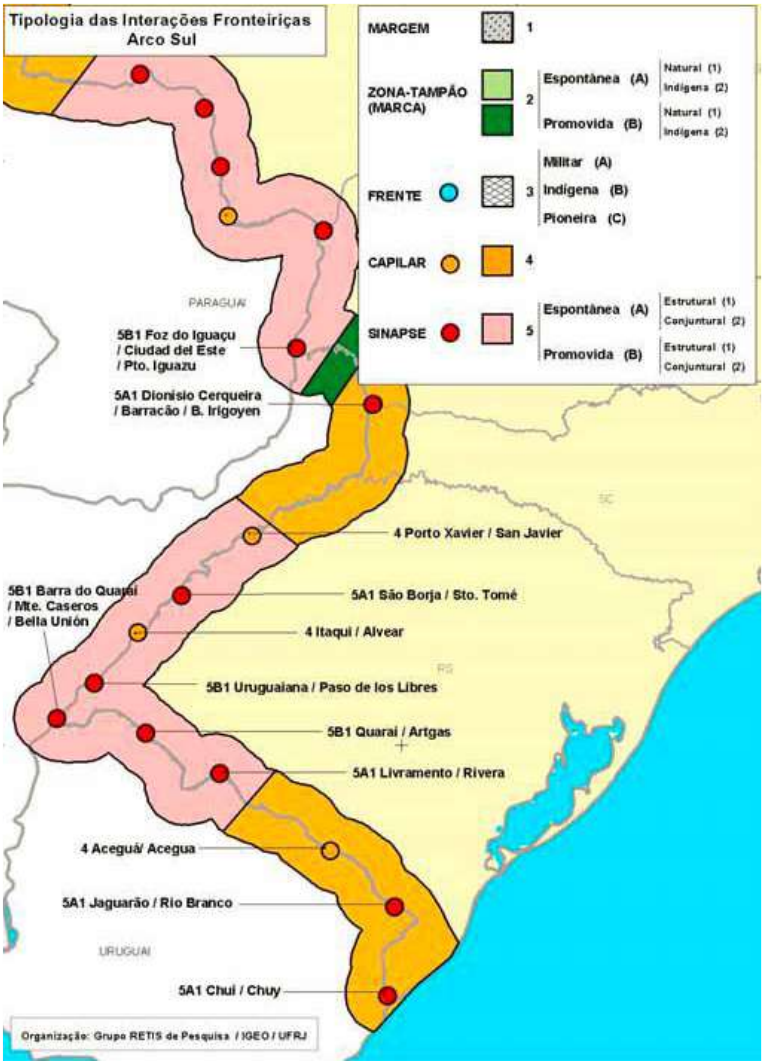


Figura 06: Tipologias de integração do Arco Sul. Fonte: BRASIL, 2005.

Enquanto as mais ao norte são do tipo promovida, em que o Estado interfere desde a criação das cidades, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión, ambas fronteiras molhadas. A primeira com ponte internacional de 750 m de distância e a segunda com 670 m. Demonstrando a necessidade de infraestrutura no início do processo de integração. Ainda o modelo sináptico pode ser classificado como conjuntural ou estrutural, no caso, a fronteira do Rio Grande do Sul como um todo, tanto pelo lado uruguaio como argentino são do tipo estrutural. Isso quer dizer que as relações urbanas e rurais são fatores históricos comuns entre os países, assim como a questão cultural e atividades econômicas compartilhadas. O que difere, por exemplo, da fronteira do Brasil com o Paraguai que foi uma interação estimulada pelo avanço agricultura principalmente no cultivo ilegal da *Cannabis sativa* (BRASIL, 2005).

No ano de 2010 foi criada a Comissão Permanente para o Desenvolvimento e a Integração da Faixa de Fronteira (CDIF) no intuito de gerir, fiscalizar e coordenar as propostas e implementações de políticas públicas na faixa de Fronteira. Pela extensão territorial e complexidade das interações fronteiriças, essa comissão formada por vinte ministérios do governo e 8 integrantes civis, optaram por reuniões e agendas a nível estadual ao invés das sub-regiões, uma forma de aproximação e divisão da responsabilidade para as entidades estaduais. Além disso, Grupos de Trabalho (GT) foram criados para discussão dos temas mais importantes para integração.

> Outro vetor de atuação da CDIF são os Grupos de Trabalho, seis ao todo, cada um deles sob a coordenação do ministério relacionado ao tema: GT1 – Escolas Binacionais de Fronteira e Instituto Técnico de Fronteira (MEC); GT2 – Saúde na Fronteira (MS); GT 3 – Infraestrutura (MPOG); GT4 – Funcionamento integrado do controle fronteiriço (MF/RFB); GT5 – Inclusão produtiva (MI) e GT6 – segurança pública e fiscalização na fronteira (MI e

> MJ), este último, criado sob demanda da Secretaria Nacional de Segurança Pública a partir das intervenções do gerente do Programa ENAFRON, Alex Jorge das Neves, em diversas reuniões como membro da CDIF (MJC, 2016, p.26).

Mesmo com empenho e esforço para o planejamento de estratégias eficazes na faixa de fronteira, segundo a avaliação do quadriênio 2012-2015, os resultados do CDIF não foram muito satisfatórios. Uma das causas seria o repasse de verba insuficiente para atender a todas propostas e o contingenciamento de gastos que retarda, ou às vezes, cancela o custeio das despesas previstas. Dessa forma, algumas soluções encontradas pela comissão foram: maior atenção às cidades-gêmeas (principalmente com a Lei nº 12.723/2012 que autoriza os *free shops* do lado brasileiro[35]); estimular o consórcio entre município (municípios da faixa de fronteira se reúnem para organizarem planos em comum e, assim, ganharem força para o pedido de verba) e fortalecer a Agência de Convergência (acompanhar os investimentos em andamento e construir novos projetos) (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA, 2016).

O mapeamento das políticas públicas federais na faixa de Fronteira entre os anos 2012 -2015 faz uma análise dos investimentos distribuídos por toda extensão fronteiriça, questões sobre segurança, saúde, educação, esporte, meio ambiente, política para mulheres e gestão. Nesse momento, o que chama mais atenção quanto a Fronteira Brasil-Uruguay é a maior

[35] No ano de 2012, a Lei dos *free shops*, criada pelo deputado federal Marco Maia (PT-RS), foi colocada em pauta. No entanto, somente recentemente em junho de 2018, que efetivamente as cidades-gêmeas poderão abrir suas lojas do lado brasileiro. Durante esses seis anos de tramitação vários assuntos foram discutidos, tanto a decisão de quais cidades poderiam ser beneficiadas como resoluções e critérios da Receita Federal.

aplicação nas áreas de saúde e educação e menor no setor de defesa e monitoramento. Cenário inverso de outras fronteiras brasileiras como as que fazem divisa com Paraguai e Bolívia. O Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON) tem como objetivo prevenir, fiscalizar, controlar, vigiar, reprimir delitos na extensão da Faixa de fronteira, a sede do controle está localizada no Arco Central no qual recebe os maiores investimentos. Fato justificável, uma vez que a região do Mato Grosso do Sul é a que mais sofre com a questão da segurança pública, grupos armados ilegais, tráfico de drogas e grupos criminosos. Não é exclusividade da região, mas os indícios são mais frequentes (MJC, 2016).

Na Fronteira Brasil-Uruguay um dos acordos mais relevantes, assinado ainda em 2002, foi o “Acordo para a Permissão de Residência, Estudo e Trabalho a Nacionais Fronteiriços Brasileiros e Uruguaios” que foi retificado por vários anos tendo como última versão o decreto Nº 9.089, de 6 de julho de 2017. Nesse acordo ficou estabelecido a emissão da carteira de cidadão fronteiriço, documento que permite aos “nacionais fronteiriços brasileiros e uruguaios” o acesso à residência e livre trânsito para permanência no país vizinho, com a finalidade de trabalho ou estudo, respeitando o limite de 20 km para cada lado a partir da linha fronteiriça. Além disso, tomando posse dessa carteira, o cidadão tem acesso aos serviços de saúde e previdência social. Segundo Adriana Dorfman e Gladys Rosés (2005, p. 209) “trata-se, portanto, de uma tentativa de institucionalização de práticas amplamente difundidas e historicamente embasadas. Pela primeira vez o caráter supranacional da população da região é legitimado pelos estados-nação”.

Um avanço muito importante, mas que na prática levanta muitos questionamentos. As mesmas autoras indagam a rigorosidade de respeitar somente os 20 km estipulados, além do documento ser válido para cada área específica, ou seja, não é benéfico por toda extensão

da linha de fronteira. Algumas burocracias para obter a carteira como: comprovante de identidade, moradia, atestado de antecedente criminal, pagamento de taxa, tradução bilíngue, além de padrões diferentes de valor e documento para cada país, induziram muitas pessoas a preferirem a ilegalidade (BENETTI e ARAUJO, 2012). Dessa forma, as alterações do acordo em 2017 tentaram amenizar alguns pontos, como a isenção de taxa, a despensa da tradução e legalização dos documentos.

Depois de discorrido sobre alguns Estatutos, Tratados, Acordos e Planos de Integração, questiona-se: onde se encaixa a atuação do Mercosul? Será que esse bloco econômico realmente contribui para as estratégias de integração na Fronteira Brasil-Uruguay? Na verdade, o Mercosul, colaborou na institucionalização e organização de alguns fatores que já estavam sendo praticados pela inter-relação entre países sul-americanos. Criado mais como uma resposta ao mercado internacional, se inserindo como uma opção para transações comerciais, do que propriamente preocupado com a integração política, social ou ambiental. Diferentemente da União Europeia, em que o entendimento de integração extrapola questões comerciais e se vinculam a uma cidadania comunitária referente a um poder supranacional. O Mercosul se coloca extremamente dependente dos governos nacionais e não abrem mão de suas soberanias em prol de uma constituição comunitária, esse fato acaba gerando barreiras para uma integração mais efetiva. O historiador argentino, Pablo Lacoste (2015), complementa:

> O Mercosul é um bloco fechado em si mesmo. Depende do mercado interno e regional. E se essa dependência é construída com um mercado não tão confiável, obviamente, cria-se um ambiente de alta vulnerabilidade. Além

> disso, quando a economia nacional esfria e o Brasil entra em recessão, as empresas argentinas estão com problemas porque não podem compensar essas perdas com outros mercados devido ao fechamento estabelecido pelo bloco. Esta situação é ainda agravada pela falta de vontade de coordenar as políticas macroeconómicas[36] (LACOSTE, 2015, p. 6. Tradução nossa.)

Seguindo a mesma lógica, em uma análise mais atual, Charles Pennaforte e Marcos Martins (2017) acreditam que os maiores problemas enfrentados pelo Mercosul quanto a integração são*:* assimetria econômica entre os grandes sócios (Brasil e Argentina) e os pequenos sócios (Paraguai e Uruguay)*;* a presença de modelos concorrentes ao Mercosul; a não coordenação política em mudança dos governos, ou seja, o bloco econômico não consegue se adequar a tipos partidários distintos nos países membros e, por fim, a não inclusão da Venezuela[37] como membro, fator político e ideológico que não aceita o governo de Nicolás Maduro e impede o auxílio econômico para esse país.

No entanto, seria incoerente não reconhecer alguns avanços pontuais promovidos pelo Mercosul na Fronteira Brasil-Uruguay. Pucci (2010) relata a influência do bloco de duas

---

[36] Original: "*El Mercosur es un bloque cerrado sobre sí mismo. Depende del mercado interno y regional. Y si esa dependencia se construye con un mercado tan poco confiable, evidentemente, se crea un ambiente de alta vulnerabilidade. Además, cuando la economía nacional se enfría y Brasil entra en recesión, las empresas argentinas se encuentran en problemas porque no pueden compensar esas bajas com otros mercados debido al encierro que establece el bloque. Esta situación se agrava todavía más ante la falta de voluntad de coordinar las políticas macroeconómicas*" (LACOSTE, 2015, p.6)

[37] A Venezuela foi aceita como membro efetivo do Mercosul em 2012. Mas, em dezembro de 2016 a mesma foi suspensa por tempo indeterminado, devido a desacordos políticos com o atual presidente Nicolas Maduro. Atualmente, a Venezuela enfrenta uma grave crise econômica, política e social. Muitos venezuelanos têm imigrado para o Brasil, para o estado de Roraima, em busca de melhores condições de vida. Por dia, cerca de 700 imigrantes atravessam a fronteira entre Venezuela e Brasil. A cidade brasileira de fronteira, Pacaraima, acolhe solidariamente os imigrantes, mas admitem dificuldades.

maneiras, a primeira ao promover decisões avulsas que tem efeitos contínuos, e a segunda na construção de atividades permanentes. O autor exemplifica o primeiro caso com a evolução dos Correios, permitindo que as agências postais das cidades fronteiriças pudessem fazer a permuta de correspondências até 500 g, facilitando o processo que anteriormente era encaminhado a Porto Alegre, São Paulo para chegar à capital Montevidéu e só depois repassado a cidade de fronteira. O Mercosul ainda realizou acordos em 1997, juntamente com as empresas de telefonia, para que a taxação nas cidades-gêmeas não tivesse acréscimo internacional, entretanto devido a privatização de algumas empresas o acordo foi desfeito e se encontra em fase de transição.

Quanto a segunda questão, promovendo a integração de modo permanente, o autor destaca a criação do Grupo *Ad Hoc* de Integração Fronteiriça, que realiza reuniões e debates para a sugestão de normas; a criação do FOCEM (Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul)[38]; formação das ACIs (Áreas de Controle Integrado) que controlam e fiscalizam o trânsito de pessoas, animais e cargas, mas que enfrenta problemas de infraestrutura e constantes greves dos funcionários da Receita Federal e da Polícia Federal por falta de condições físicas e recursos humanos; a composição do PARLASUL (Parlamento do Mercosul) que dentre suas atribuições investe em uma campanha de conscientização dos valores do cidadão fronteiriço integrado, além de outras organizações atuantes.

[38] O Brasil e a Argentina juntos contribuem com 97% do FOCEM sendo que Uruguay e Paraguai recebem 80% desse fundo para investimentos em infraestrutura. Esse fundo tem justamente o objetivo de equilibrar as disparidades entre os membros.

Uma outra característica do Mercosul está no enfoque aos grandes projetos envolvendo investimentos altos, que as vezes demandam um tempo maior, e não vislumbram questões mais simples que são mais emergentes. Como exemplo as burocracias para entrar com veículo em solo estrangeiro (retirada da carta verde); aduanas sem um padrão de controle, algumas rígidas, outras sem nenhum funcionário; contrastes entre países quanto a legalização da maconha, o lado uruguaio tem autorização com o intuito de enfraquecer o tráfico, enquanto no lado brasileiro é considerado crime; dentre outros pontos que poderiam ter maior atenção e não são priorizados, transferindo a discussão para outras esferas regionais (STRUMINSKI, 2015).

Na prática, o Mercosul é reconhecido por alguns como símbolo de integração e para outros como separação, pois as relações envolvidas são muito complexas. Ao mesmo tempo que incentiva a construção de uma ponte, cria-se aduanas e fiscalização para o trânsito de pessoas e veículos. O Mercosul é somente um dos agentes fronteiriços envolvidos, CHIAPPINI (2005) lembra que os jesuítas, os indígenas, os farrapos, os fazendeiros também contribuíram para a integração e identidade fronteiriça. Assim, esse lugar que carrega uma herança histórica de um cenário de lutas, de resistência, de constante reafirmação nacionalista não se subordina facilmente e, além disso, se torna mais questionador e atento as propostas governamentais.

Depois de percorrido sobre a formação política e acordos de integração na Fronteira Brasil-Uruguay, faz-se necessário discorrer sobre questões regionais, em uma escala mais próxima da urbanidade, demonstrando os desafios urbanísticos enfrentados cotidianamente nas cidades-gêmeas na promoção da integração e, ao mesmo tempo, sem colocar em risco a personalidade de cada nacionalidade.

3.3 Morfologia e o Planejamento urbano

Quando se torna visível que as cidades-gêmeas conurbadas são interdependes, – tanto pela forma mais elementar nas questões ambientais compartilhando os mesmos rios, relevo, vegetação, clima, como na variação do desenvolvimento econômico impactando ambos lados – compreende-se o desejo e esforço para um Planejamento Urbano Integrado. No caso da Fronteira Brasil-Uruguay, das seis cidades-gêmeas, três são conurbadas[39]: Chuí-Chuy, Aceguá-Aceguá e Santana do Livramento-Rivera. O fato delas serem conurbadas justifica-se pelo tipo de articulação terrestre, ou seja, não há nenhuma barreira natural ou física que impeça a continuidade da malha urbana. Enquanto as outras três cidades-gêmeas (Jaguarão-Rio Branco, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión) possuem uma articulação fluvial com ponte, dessa forma, a barreira natural é o curso do rio. Mesmo com a ligação promovida por uma ponte o tecido urbano entre cidades é interrompido, enfraquecendo a integração urbana e tornando o planejamento urbano e legislações mais independentes.

De acordo com a Arquiteta e Urbanista Andrea Braga (2013), a construção e as transformações morfológicas estão intimamente ligadas as interações sociais, o tipo de traçado ortogonal mais ou menos deformado sugere algumas pistas na forma de aproximação das cidades. De maneira análoga Jan Gehl complementa:

---

[39] Segundo FERRARI (2004) conurbação pode ser entendida como a fusão de duas ou mais zonas urbanizadas, tendo como exemplo mais simples as cidades-gêmeas, e, as megalópoles, como exemplo mais complexo.

> Se olharmos para a história das cidades, podemos ver claramente como estruturas urbanas e o planejamento influenciaram o comportamento humano e o modo como as cidades funcionam. O império romano teve suas cidades coloniais construídas com base em um projeto onde eles tinham cuidadosamente definido a largura de suas ruas, seus fóruns, seus edifícios, edifícios públicos e seus quartéis, uma disposição que enfatizava claramente seu caráter militar. A estrutura compacta das cidades medievais, apoiado por suas viagens curtas, suas praças e seus mercados, enfatizou seu caráter como centro comercial e dedicado ao artesanato. A estratégica renovação urbana de Paris, realizada pelo Barão Haussman nos anos posteriores a 1852, estruturados em amplas avenidas, com a intenção de manter o controle militar sobre a população além de fornecer à cidade uma "avenida cultural", que por sua vez criou inúmeros passeios e cafés que povoaram as ruas da cidade (GEHL, 2013, p. 09).

E, além das interações sociais, Luís Rhoden (2005), Philippe Panerai (2006), dentre outros autores, enfatizam as relações de poder que também são dispostas na formação das cidades, desde o lançamento do traçado até nas discussões do planejamento urbano. Não por acaso, o conhecido e difundido traçado xadrez[40], foi implementado nos primeiros acampamentos militares, favorecendo o controle, a vigília e defesa do território. Mas, ao mesmo tempo, o traçado ortogonal constituía espaços legíveis para moradores e também para estrangeiros, facilitando o deslocamento e orientação, além de propor uma cidade rede conectada e aberta a vizinhança, favorecendo a organização comercial (BRAGA, 2013).

---

[40] Traçado originário desde o Egito Antigo, inicialmente articulado no meio rural na divisão geométrica das plantações para o controle do cultivo. E, posteriormente, aplicado no desenho das cidades em uma organização ortogonal, quadriculada, como um tabuleiro de xadrez. Na Europa do século XII, entre guerras e conquistas territoriais o traçado ganha força e começa a ser difundido, principalmente, nas novas terras das colônias. A Espanha foi uma das grandes empreendedoras desse modelo, servindo de molde para a primeira legislação urbanística moderna, a Lei das Índias. A Cidade do México e Buenos Aires são importantes exemplos dessa época (PANERAI, 2006).

Alguns autores como Neiva Schaffer (1990), Gervásio Neves (1990), Luís Rhoden (2005), Andrea Braga (2013) se dedicaram, dentre outros assuntos, ao estudo urbano e morfológico das cidades conurbadas da fronteira Brasil-Uruguay. Os autores concordam que há equívocos históricos ao afirmar que o traçado urbano do lado brasileiro é um reflexo do desenho espanhol consolidado. Como se as cidades gaúchas tivessem seguido o mesmo tipo de traçado e regulamentações usadas pelos uruguaios.

Na Figura 07, é possível perceber nas cidades-gêmeas Santana do Livramento e Rivera como há um certo alinhamento entre as vias, mas não um espelhamento. O traçado português segue as deformações e declividades do terreno, por isso as quadras, embora sejam ortogonais, possuem tamanhos diferentes. Ao passo que o traçado espanhol, atendendo algumas diretrizes da Lei das Índias, compõe um desenho por medidas exatas e precisas na definição das vias e quadras, obedecendo a uma série de regulamentações para as praças e equipamentos públicos (RHODEN, 2005).

Depois de um longo estudo da sintaxe espacial nas conurbações de Santana do Livramento-Rivera e Chuí-Chuy, Andrea Braga (2013) constatou que “a fronteira internacional não é barreira, é um dos eixos do sistema espacial conurbado, parte indissociável da estrutura de integração espacial” (BRAGA, 2013, p. 523). Dessa forma, a linha de fronteira é como um atrativo para integração entre as diferentes nacionalidades, a força do comércio formal ou informal são fundamentais na realização desse processo. Desmistificando a ideia de uma linha limite para refletir sobre uma linha integradora (BRAGA, 2003).

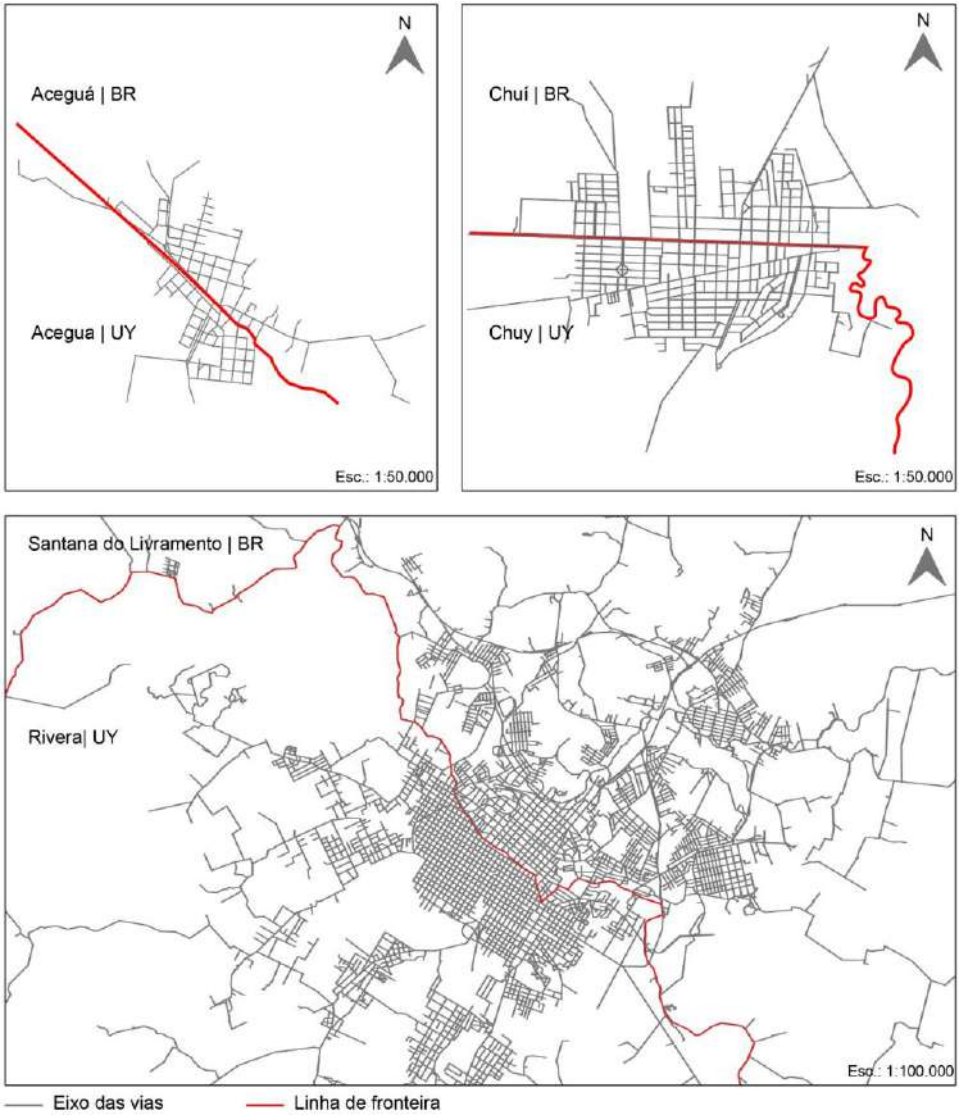


Figura 07: Eixos viários e marcação da linha de fronteira das cidades-gêmeas conurbadas: Aceguá-Aceguá; Chuy-Chuí e Rivera-Santana do Livramento. Fonte: Da autora, 2018.

A compreensão da conurbação das cidades não consegue ser apreendida somente com a análise da sintaxe, avaliação de intensidade das ligações de vias axiais, da continuidade, compacidade, centralidade, dentre outros aspectos. É preciso compreender as relações sociais e práticas cotidianas que deslocam e rompem com a organização espacial de distintas maneiras, justificando muitas vezes as incompatibilidades desses gráficos com a ocupação efetiva dos espaços urbanos. Algumas ruas que apresentam grande potencial de integração, na prática, podem ser pouco utilizadas socialmente. Fatores externos de inúmeras naturezas também desenham o uso espacial. No caso da Fronteira Brasil-Uruguay o comércio de *free shops* e as informalidades são os principais motores na mudança espacial.

E, o medo de que o processo de conurbação, a proximidade espacial, contribua para o enfraquecimento da identidade cultural, ou a criação de uma única fusão cultural, é uma afirmativa que não corresponde completamente a realidade. Durante o processo das travessias, percebeu-se que as cidades Santana do Livramento e Rivera são prova de que uma fronteira que busca a integração não está colocando em risco a perda da identidade ou dos distintos costumes, pelo contrário, a fronteira enriquece o espírito nacionalista para poder mostrar ao outro lado como é o seu mundo. As trocas acontecem abertamente. O uruguaio não deixa de ser menos uruguaio por conviver diariamente na fronteira com brasileiros, certamente, não é o mesmo uruguaio de Montevidéu, mas sim o uruguaio fronteiriço, com características próprias mestiças e singulares. Da mesma forma para o lado brasileiro. A língua é um exemplo nítido dessa constatação. Segundo Adelar Heinsfeld:

> Por mais arbitrários e rígidos que sejam esses limites, o grupo fronteiriço, independentemente de suas nacionalidades, tem a tendência de manter vivos

> os laços que possuíram com os lugares e a sua cultura de origem, estabelecendo interação de todo tipo entre ambos os lados artificialmente separados (HEINSFELD, 2015, p. 35).

De acordo com Edson Struminski (2015) Santana do Livramento e Rivera foram as primeiras cidades da Fronteira Sul a propor um Planejamento Urbano Integrado. Em 1998 foi elaborado o Plano Diretor Urbano Conjunto, no entanto até hoje muitas questões são discutíveis. Ainda no processo de desenvolvimento o primeiro desafio administrativo consistia na diferença de planejamento e recurso. Rivera é a capital do Departamento uruguaio, ou seja, há uma exigência muito maior quanto a qualidade dos espaços urbanos e equipamentos, além de receberem uma verba proporcional ao desempenho de uma capital. Quanto a Santana do Livramento é mais uma das cidades do Rio Grande do Sul e não possui tantas regulamentações. Mas, em compensação, avança nos estudos sobre o planejamento urbano, há grande esforço nas pesquisas, importantes modificações nas legislações e assuntos urbanos amparados pelo Estatuto da cidade (STRUMINSKI, 2015).

A intenção de criar um plano em conjunto visa contribuir em questões cotidianas, ambientais, gestão, transporte, infraestrutura básica, áreas especiais de integração (parques e praças). Entretanto, a proposta desse plano em conjunto não anula os Planos Diretores de cada cidade, há outras questões culturais e padrões nacionais a serem seguidos. Infelizmente, na prática, os projetos em conjunto são muito demorados, demandam mais tempo em discussões até chegar em um consenso geral. Por isso, os avanços desse Plano não foram significativos, cada prefeitura ou *intendência*, acaba tomando frente e resolvendo as questões emergenciais a seu modo. Fato que nos leva a questionar a necessidade ou não da implementação de um planejamento urbano integrado. Atualmente muitas decisões urbanas integradas são resolvidas através de pequenos acordos temporários e emergenciais.

Ainda na Figura 07 é possível observar as diferenças no traçado nas cidades-gêmeas de Chuí-Chuy, uma forma de ocupação que mesmo em um território de topografia quase plana não segue uma rigidez ortogonal no traçado das vias, como em S. do Livramento e Rivera. No caso específico da cidade do Chuy, ocupada primeiramente, as quadras não possuem uma uniformidade, algumas retangulares outras quadradas sem se ater a simetria exata de ângulos retos. Além disso possui um grande eixo diagonal que corta toda cidade e interrompe a malha xadrez "perfeita". De acordo com os estudos de BRAGA (2003) a formação da cidade do Chuy e posteriormente do Chuí sempre esteve ligada ao comércio e a interesses privados, uma ocupação imediatista que não obedeceu às diretrizes urbanas, época de formação tardia já intensificada pelo pensamento liberal pós independência.

> Pode-se concluir pelos relatos que o Chuy (UY) se estabelece como mercado de fronteira, entreposto de ocupação esparsa e nós de distribuição de mercadorias que tem na sazonalidade ou ocasionalidade (venda de gado e de cavalos, por exemplo) a razão da sua existência. É desde sua origem um núcleo de comércio exportador – importador e, segundo alguns autores, de contrabando (BRAGA, 2003, p. 457).

E, quase quarenta anos depois da fundação da vila em Chuy (1888) que inicia o processo de formação da vila de Chuí (1927), também sendo atraída por grandes empresários e investidores que se integraram ao núcleo uruguaio já existente. Pelo mapa é possível perceber que muitas vias, principalmente na porção a leste – núcleo original – são interconectadas, facilitando o fluxo comercial e de contrabando.

A expansão urbana dessas cidades aconteceu ligada a rua principal do comércio, no caso a rua limítrofe entre países. Uma das características diferenciais do Chuí-Chuy está na

forte presença dos imigrantes árabes-palestinos, que inclusive foram responsáveis por alguns loteamentos na porção mais a oeste. Independente de etnias, crenças religiosas, o desenvolvimento dessas cidades-gêmeas esteve focado nos grandes empreendimentos comerciais, privados, sem distinção, recusa ou xenofobia de qualquer parte. Um fato curioso nessas cidades está nesse compartilhamento multicultural e no respeito as diferenças, um simbolismo dessa relação pode ser observado na recente construção de uma mesquita no Chuí.

Os estudos da sintaxe espacial nas cidades de Chuí-Chuy, no trabalho de Andrea Braga (2003), demonstraram a impossibilidade de analisar as duas cidades de forma separada devido à forte conexão da conurbação. No entanto, mesmo o índice de conurbação obtendo um alto valor não corresponde a estrutura espacial existente, ou seja, “há pouca interpenetração, a continuidade linear não é no sentido da interpenetração, dando robustez à compacidade do sistema efetivamente conurbado” (BRAGA, 2003, p. 519). Durante o processo de análise a linha diagonal do Chuy possuía grande potencial de integração, mas na prática é uma rua vazia socialmente, fato justificado pelo uso do solo nessa região que contempla poucos comércios e serviços. Dessa forma, a linha de maior atração e conectividade é justamente a linha limite entre países, onde se localiza o comércio *free shop*, o comércio dos árabes-palestinos e também a informalidade, apresentando um forte potencial de integração.

Diferente da densidade vertical de S. do Livramento e Rivera, as cidades Chuí-Chuy se desenvolvem horizontalmente, no qual a maioria dos edifícios não ultrapassam três pavimentos em toda sua extensão. A grande extensão linear de algumas vias, a descontinuidade da malha urbana e os grandes vazios urbanos, observados principalmente

no Chuí, refletem pequenas ocupações irregulares de estrangeiros e trabalhadores informais que encontram nas bordas da cidade um local para moradia. Gerando grandes problemas urbanos de integração de infraestrutura, dificultando o acesso ao saneamento básico e transporte público.

Quanto a urbanização das pequenas cidades de Aceguá/Aceguá também se observa um traçado ortogonal, porém sem muita precisão geométrica em seus eixos. Aceguá/BR se elevou a condição de cidade em 2001 e Aceguá/UY em 2014, ou seja, faz muito pouco tempo que ainda eram consideradas vilas, distritos de outras cidades como Bagé e Melo, respectivamente. Fato que ainda hoje pode ser percebido quanto a dependência de serviços das cidades vizinhas, cidades ainda em processo de consolidação e restruturação.

Segundo os estudos de José de Moura Filho (2010), a formação dos municípios de Aceguá/Aceguá se originou das trocas comerciais informais, local propício para as rotas do tráfego de distintas mercadorias, destacando também a interpenetração das diferentes etnias "descendentes de portugueses, espanhóis, índios e negros que formaram 'o gaúcho' ou '*el gáucho*' nos dois lados da fronteira" (MOURA FILHO, 2010, p. 237). Depois a região recebeu imigrantes empreendedores alemães e também árabes.

Assim como o Chuí/Chuy possui a avenida divisória internacional como um grande eixo atrator e de integração, Aceguá/Aceguá também possui uma avenida internacional de grande fluxo de pessoas e mercadorias. No entanto, é preciso destacar que no caso de Aceguá/Aceguá outras ruas no interior de cada cidade também possuem seus centros urbanos de maior conectividade, com variações de comércios locais e serviços. Embora

Aceguá/UY possua na avenida internacional prédios de *free shops*, não são tão movimentados como no Chuí/Chuy. Interessante observar que o próprio comércio local, de pequenas mercearias e lojas de produtos de tecnologia agrícola – comércio muito voltado para produção rural – é um comércio muito forte e mantém uma tipologia e publicidade muito simples, casas de um pavimento com faixas ou quadros indicando preços, mobiliário interno rústico, uso de calculadoras e máquinas de registro antigas, além da mescla linguística nas anotações e preços.

Quanto ao uso do solo, no lado brasileiro, as residências se encontram predominantemente nas bordas urbanizadas da cidade, deixando os comércios e serviços próximo a linha de fronteira. Do lado uruguaio já acontece o inverso, há muitas habitações próximas a linha de fronteira (como a cooperativa uruguaia adjacente a avenida internacional) e, os comércios e serviços se encontram mais no interior e nas bordas. Esse fato “revela uma condição já histórica, de longos anos de ascendência da economia do Brasil sobre a do Uruguai” (MOURA FILHO, 2010, p. 250), as trocas comerciais locais iniciaram pelos brasileiros e atraíram a ocupação dos moradores uruguaios.

Pelo mapa da Figura 07 é possível perceber a expansão urbana das moradias na borda de Aceguá/BR, vias descontínuas que vão se afastando do centro comercial. Residências simples com forte característica rural, como casas térreas com avarandados e fechamento de cercas e porteiras, além de galinheiros e alguns casos currais dentro do lote. Ao passo que na borda de Aceguá/UY as vias já estão mais conectadas, áreas que já possuem uma melhor infraestrutura e recebem a ocupação de alguns serviços e comércios, mas também seguem essa característica rural desde a publicidade até as tipologias simples.

No caso das cidades-gêmeas de fronteira molhada, cidades divididas/unidas pelo curso do rio, não ocorre o processo de conurbação urbana, justamente por essa barreira natural. Dessa forma, como demostrado na Figura 08, é possível perceber maiores diferenças e independência no traçado dos eixos viários.

A cidade brasileira de Jaguarão, primeira a iniciar o processo de povoamento (1752) e a se elevar a condição de cidade (1855) na fronteira Brasil-Uruguay, possui um desenho urbano, planejado por engenheiros militares, muito influenciado pelo traçado Europeu do século XIX, assim como grande parte do território Americano. As construções de alto poder aquisitivo se inspiravam na arquitetura francesa e italiana, assim como o desenho urbano de praças e jardins que seguiam a geometria e composição harmônica semelhantes ao padrão de Versalhes (MARTINS, 2001). Jaguarão enfrentou períodos de instabilidade perpassando por várias guerras (Guerra da Cisplatina, Revolução Farroupilha, invasão do exército uruguaio, Guerra do Paraguai) conflitos políticos nacionais e internacionais, e, também, um surto de cólera em 1855 que provocou inúmeras mortes, ocasionando medidas higienistas urbanas que começaram a ser implementadas na cidade como na descrição:

> Enfatizava, por exemplo, a importância do alinhamento das construções, o uso de materiais de qualidade, proibindo, a partir de então, o uso de palha para cobrir casas no perímetro urbano; determinava altura mínima para edificações. A nível do espaço público, definia largura mínima para as ruas da cidade e estradas vicinais, aterro em terrenos pantanosos, e outras medidas com preocupações "higienísticas" tão em pauta nas cidades daquela época (MARTINS, 2000, s/p.).

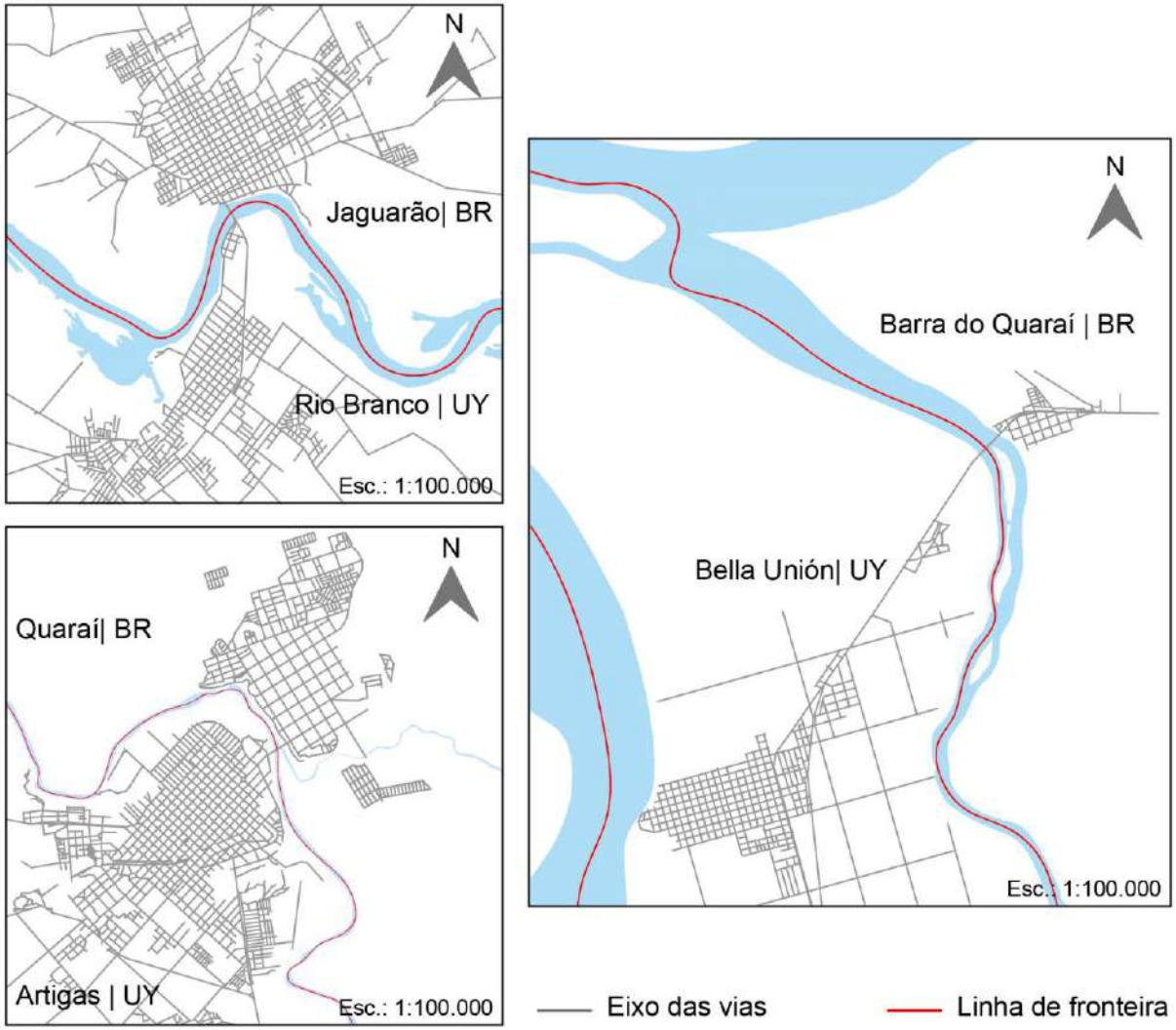


Figura 08: Eixos viários e marcação da linha de fronteira das cidades-gêmeas molhadas: Jaguarão-Rio Branco; Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión. Fonte: Da autora, 2018.

Após grandes períodos de conflito a cidade iniciava seu processo de crescimento econômico atrelado à criação de gado, a produção do charque e ao comércio de fronteira, sobretudo associado ao contrabando. Cidade distante do centro político tinha o contrabando como uma forma de sobrevivência na região, um fluxo de comércio internacional que mantinha o crescimento e expansão urbana. No ano de 1930 foi inaugurada a Internacional Barão de Mauá que propiciou maiores fluxos de pessoas e mercadorias alcançando também outras regiões do estado.

De acordo com os estudos de Roberto Martins (2001), um outro fator que influenciou na composição urbana de Jaguarão se deve ao direcionamento da expansão propiciado pelos acidentes geográficos. O Rio Jaguarão e os riachos que dele desembocam, além do Cerro da Pólvora e do Cerro das Irmandades (localizados a oeste) foram limitantes em alguns avanços urbanos. O primeiro loteamento da cidade localizado onde hoje está a praça central e a Igreja Matriz está exatamente entre os dois riachos; a antiga guarda militar se estabeleceu inicialmente no Cerro da Pólvora, lugar de maior elevação e consequentemente com uma visual de controle privilegiada; e, a região do Porto à margem do Rio Jaguarão (DETONI; POLIDORI; PERES, 2015).

Em um cenário similar a outras cidades de fronteira, Rio Branco também teve seu núcleo urbano motivado pelo plano militar espanhol de povoar os territórios fronteiriços como uma medida de assegurar a dominação e segurança dessas terras. O povoamento como estratégia de garantir a soberania política e territorial. De acordo com a investigação de Luciana Costa (2011), a cidade de Rio Branco (antigo povoado Arredondo e depois conhecido como Villa de Artigas) desde a primeira instalação da guarda militar possuía indefinições

quanto a localização. A primeira guarda se instalou à margem esquerda do rio Jaguarão, depois de alguns conflitos ocupa o que hoje compreende sua antiga área – próxima a ponte Barão de Mauá – e, mais tarde, devido a inconstância e cheia do rio se afasta das margens em direção a conhecida *"cuchilla"*, região mais propícia e segura para a instalação de residências e serviços (COSTA, 2011).

A mesma autora relata que as informações sobre a ocupação e urbanização de Rio Branco são muito escassas, até mesmo muitos vestígios históricos foram destruídos devido as intempéries provocadas por grandes períodos de enchentes. Sabe-se que a região também recebeu um planejamento de traçado ortogonal das suas vias e que passou por muitos períodos de declínio econômico que impulsionaram as práticas de contrabando. Ainda quando vila, próximo do ano de 1856, Jorge Alejo (2000) descreve o processo de travessia das quitandeiras que saiam da *"cuchilla"* em direção à margem do rio Jaguarão para atravessar em pequenos botes para o outro lado. Em maletas de couro e cestas vendiam seus produtos em troca de mercadorias brasileiras como açúcar, tabaco, farinha, dentre ouros.

A ascensão econômica e crescimento urbano da cidade de Rio Branco esteve fortemente vinculada à economia de fronteira, variando conforme os avanços e retrocessos das comunidades vizinhas, porém, pode ser considerada como uma região adaptável e flexível para novos investimentos. No ano de 2003 a instalação dos *free shops* propiciaram um fortalecimento na economia e maior fluxo de estrangeiros – em busca de preços baixos devido a não taxação de impostos. Esse fato também influenciou a economia de Jaguarão que cresceu na rede de hotelaria e restaurantes para atender o crescimento do turismo, visto que Rio Branco ainda é deficitário na prestação desses serviços.

Próximos à margem do Rio Jaguarão e da ponte Barão de Mauá, os *free shops* estão concentrados em uma posição estratégica na captação de consumidores que fazem a travessia. Edificações repletas de *outdoors* chamativos e publicidade se mesclam a restaurantes, pequenos comércios informais e estacionamentos. As construções dão as costas para o Rio Jaguarão e direcionam a atenção para as ruas internas comerciais.

Durante nossas viagens pela cidade em 2016 e depois em 2018, constatamos o grande avanço nas melhorias de infraestrutura dos espaços públicos de Rio Branco, o atual governo vem promovendo a revitalização de praças, parques, ruas e equipamentos públicos – fato que se explica pela atual política do Governo uruguaio de descentralização econômica. Se por um lado a cidade de Rio Branco se beneficia da distância dos pontos de *free shops*, não tumultuando o centro da cidade com intenso fluxo de pessoas, veículos de passeio, veículos de transportadoras e o grande acúmulo de lixo; por outro lado, concentra a atenção dos turistas somente nesta porção, inviabilizando o turismo interno e enfraquecendo o comércio local na concorrência com as lojas estrangeiras. Nas cidades conurbadas anteriormente referidas há também um aglomerado de *free shops* em uma avenida central, no entanto estão inseridas e conectadas dentro da malha urbana, somente em Rivera que a localização de algumas lojas de *free shop* se encontram um pouco mais deslocadas.

Observando o traçado urbano das cidades de Quaraí-Artigas (Figura 08) fica nítido como o desenho se diferencia entre países e mesmo na expansão urbana dessas cidades ao longo dos anos. De acordo com as investigações do historiador quaraiense João Marçal (2014), por volta de 1820 iniciava o povoamento da cidade de Quaraí à margem do rio de mesmo nome que desagua no rio Uruguay, principal afluente do Rio da Prata. Assim, por uma

questão estratégica comercial a distribuição das terras por sesmarias tinha o intuito de garantir a soberania política e territorial, tendo como primeira atividade a produção agropecuária.

A partir de 1858 a companhia de demarcação de fronteiras, composta por engenheiros militares, dava início ao levantamento e idealização do projeto urbano. A cidade desenhada em traçado xadrez dispunha um total de 26 quadras iguais de 176 metros em cada lado, sendo que duas delas eram praças (PUJOL, 2017). Essas grandes dimensões das quadras foram percebidas no momento da caminhada pela cidade de Quaraí, este desenho não concede outras opções de desvio de rota para o pedestre, oferecendo um percurso cansativo e intenso, somente nas praças é possível andar pela diagonal e encurtar caminho. Vinicius Pujol (2017) em uma conversa com a historiadora Diva Simões relata como aconteceu a distribuição dos lotes nessas extensas quadras:

> Em Quaraí os terrenos foram distribuídos nas quadras da seguinte forma, no sentido **leste-oeste cada terreno mede 22 metros de frente por 28,6 metros de fundos**, com suas esquinas possuindo essa mesma metragem; no **sentido norte-sul cada terreno possui a metragem de 13,2 metros de frente por 88 metros de fundo** e suas esquinas possuem a medida de 28,6 metros de frente por 22 metros de fundos. Seguindo essas medidas, cada quadra contabiliza o total de 8 terrenos voltados para o sentido leste-oeste e 9 terrenos no sentido nortesul. **A distância entre essas quadras é de 22 metros**, esse vão é o que vem a constituir as ruas da cidade (PUJOL, 2017, p. 08. Grifo nosso).

A opção por quadras tão extensas acaba acarretando alguns problemas na ocupação do uso do solo, a vista de topo de satélite mostra que os miolos dessas quadras estão ocupados por manchas verdes. Em questão de conforto térmico, minimizando ilhas de calor, é uma ótima opção, no entanto, quanto ao planejamento urbano e seguindo a lógica do mercado imobiliário esses lotes monopolizam a parte mais cara do solo e, muitas das vezes,

os proprietários não conseguem mantê-los e conservá-los devidamente. Muitas ocorrências de doenças e surtos epidêmicos na cidade estavam relacionadas a falta de limpeza desses extensos núcleos que retinham água parada e alguns animais silvestres[41].

O crescimento urbano e demográfico de Quaraí no período de 1850-1910 esteve ligado a produção intensa dos saladeiros que exportavam o charque para os países vizinhos. Nessa época de ascensão da economia o crescimento das cidades aconteceu de forma descontrolada, não haviam diretrizes ou planos diretores que orientassem melhores vias de expansão. Dessa forma, ocupações irregulares se aproximaram de áreas de preservação ambiental sofrendo grandes problemas nos períodos de enchentes. Somente em 1971 que a lei nº 530 é criada restringindo áreas impróprias para ocupação urbana, porém notamos que ainda há muitas famílias em situação de risco, demonstrando a fragilidade e escassez de políticas públicas para moradia (PUJOL, 2017).

Em um cenário um pouco diferente a cidade-gêmea de Quaraí, Artigas, estabelece um traçado ortogonal desenhado por engenheiros militares uruguaios, entretanto com dimensões mais tradicionais. De acordo com Gilberto Fagúndez (2016) as primeiras quadras foram idealizadas com lados iguais de 100 metros distantes 22 metros (vias locais e arteriais) sendo que a avenida principal destinou-se 25 metros. Um fato interessante é que já no início do planejamento delimitaram uma faixa de 400 metros da margem do rio Quaraí que não poderia ser ocupada, percebendo os riscos provocados pelas cheias do rio. Hoje essa faixa próxima

[41] Informações coletadas em entrevistas pelos próprios moradores da cidade de Quaraí no ano de 2018.

a ponte Internacional da Concórdia é ocupada por um grande parque público com equipamentos urbanos resistentes que se adequam as intemperes.

A cidade de Artigas (antigamente nomeada como San Eugenio) foi elevada como capital do Departamento de Artigas ainda em 1884, mesmo existindo o povoado de Bella Unión mais bem estruturado naquela época, optaram por Artigas “porque tem que assistir quem está mais miserável, que é San Eugenio”[42] (PEDRÓN, 1970, p.10), segundo relatos extraídos de livros históricos. E, o fato de Artigas ser a capital influenciou em grande parte sua ascensão econômica e expansão urbana, mesmo depois do declínio dos saladeiros conseguiu se reestabelecer com a promoção de serviços e turismo. O que prejudicou a evolução de Bella Unión que foi a região que primeiramente alavancou com o cultivo e posterior industrialização da cana de açúcar, mas que após o declínio e grave crise econômica não conseguiu se reestabelecer, tanto que o decreto que a institucionalizou como cidade aconteceu recentemente em 2010, antes pertencia a cidade de Salto.

A cidade de Artigas sempre esteve ligada a uma economia primária da agricultura, pecuária e extração mineral. Mais recentemente a inserção do mercado de *free shops* e o engajamento na promoção dos atrativos turísticos como o grande parque de reserva ambiental à margem do Rio Quaraí, visitas aos parques mineradores da pedra ametista e o carnaval de Artigas que é o mais conhecido e famoso do Uruguai atraindo muitos foliões.

Destaca-se ainda que por volta da década de 35-50, em pleno crescimento econômico, a cidade de Artigas instaurava muitas edificações inspiradas na arquitetura moderna, casas

---

[42] Versão original: “porque hay que velar por el más desgraciado, que es San Eugenio”

da classe alta e média eram produzidas por arquitetos e engenheiros uruguaios muito dedicados, como o arquiteto Cándido Zunín Padilla e o engenheiro e arquiteto Eladio Dieste muito conhecido no Uruguay por promover a técnica da cerâmica armada. A qualidade dos materiais e cuidado da mão-de-obra são visíveis até hoje em belos exemplares. Inclusive, no Ministério das Obras Públicas, os arquitetos responsáveis também propunham traços da arquitetura moderna em construções públicas como na de escolas (FAGÚNDEZ, 2016).

Assim como Quaraí a cidade de Artigas também se expande de forma irregular, ocupada por moradias de baixa renda que não se adequam ao traçado original, criando e recriando novas formas de ocupação do solo que estão distantes do centro urbano e enfrentam problemas de salubridade, saneamento básico e infraestrutura.

Cada cidade possui sua legislação urbana específica, mas promovem alguns acordos integrados como o transporte público internacional que faz a travessia entre países. São duas empresas de ônibus, uma brasileira e outra uruguaia, que se revezam durante os dias da semana, a cada meia e meia hora um ônibus com uma rota específica faz essa transição e recebe a passagem nas duas moedas. Além de alguns eventos culturais que são promovidos pelos dois países e fortalecem laços de integração.

Por fim, as cidades-gêmeas no extremo oeste Barra do Quaraí-Bella Unión são as cidades mais afastadas da capital do Estado/Departamento (cerca de 600 km de Porto Alegre e Montevidéu) e, também, as cidades mais desassistidas quanto a recursos econômicos. A cidade de Barra do Quaraí foi uma das primeiras ocupações na fronteira Brasil-Uruguay devido a posição geográfica estratégica interligada tanto ao Uruguay como a Argentina.

Banhada pela Rio Quaraí e próxima ao Rio Uruguay a localização permite vários canais de acesso marítimo.

A guarda militar portuguesa ocupa a região por volta de 1814 com a intenção de demarcar o território e evitar possíveis avanços da Coroa Espanhola. Não foram encontrados registros do desenho urbano e planejamento da cidade, no entanto, pela Figura 08 é possível perceber que na porção sul há um traçado ortogonal formado por grandes quadras e, ao norte, um desenho mais recente de pequenos loteamentos mais retangulares.

De acordo com informações históricas da Prefeitura de Barra do Quaraí, a cidade teve seu ápice econômico com a implementação industrial do primeiro saladeiro da fronteira Brasil-Uruguay em 1887, mesma data da construção de uma ferrovia que ligava a cidade de Uruguaiana. Esse produto também abastecia vários países da região do Rio da Prata através do transporte marítimo. A partir de 1915, com a construção da ponte de ferro que liga a Bella Unión, as mercadorias também passaram a ser comercializadas em Montevidéu. Porém, seu declínio inicia em 1917 com a construção do frigorífico na cidade de Rio Grande, as novas técnicas de refrigeração e armazenamento da carne inviabilizavam a produção dos saladeiros, forçando as cidades a estabelecerem outros negócios.

Dessa forma, a cidade de Barra do Quaraí não obteve um grande crescimento urbano e sua economia continua baseada no setor agrícola, principalmente no cultivo de arroz. Atualmente se mantém do comércio de fronteira, grandes redes de supermercados que abastecem famílias uruguaias. Um outro atrativo na região é o parque do Espinilho, uma reserva ambiental muito importante que é foco de estudo de muitos biólogos e pesquisadores.

A cidade de Bella Unión, nome que faz referência ao encontro dos rios Quaraí e Uruguay, se localiza entre as cidades de Monte Caseros/Argentina (separada pelo rio Uruguay) e Barra do Quaraí/Brasil (separada pelo rio Quaraí). O núcleo urbano se desenvolve próximo ao rio Uruguay, ou seja, está mais distante da cidade de Barra do Quaraí do que Monte Caseros. Porém, ainda não existe uma ponte que permita a travessia terrestre com a vizinha Argentina, somente por embarcações, o que de certa forma influência nas relações de integração. Ao passo que como Brasil há duas pontes de ligação, a ponte ferroviária internacional que está desativada do ano 1915 e a ponte internacional Rio Quaraí que foi construída em 1976, intensificando assim maior fluxo de travessias e propiciando projetos internacionais.

Inicialmente o território de Bella Unión (antiga Santa Rosa del Cuareim) foi fundado pelo militar uruguaio Fructuoso Rivera e por indígenas guaranis refugiados das Missões Orientais que o acompanharam na missão de ocupação das terras. Um local estratégico que após a construção da ponte sob o Rio Quaraí teve sua maior expansão urbana e econômica, pois representava o eixo integrador entre a cidade de Uruguaiana/Brasil e Salto/Uruguay, propiciado pela via férrea (GONÇALVES; RODRIGUES, 2017).

Segundo informações da intendência de Bella Unión, historicamente a economia da cidade esteve ligada ao setor primário como arroz, hortaliças, vitivicultura e, principalmente, o cultivo da cana de açúcar. Da cana de açúcar o desenvolvimento industrial que produz açúcar, bioenergia, combustível e alimento para o gado. Atualmente, além da produção canavieira, o

comércio de *free shops*, investimento com o ecoturismo, turismo náutico e de pesca são outros motores da economia.

Há poucos registros sobre o planejamento urbano de Bella Unión, percebe-se que obedece a um rígido traçado ortogonal chegando mais próximo da margem do Rio Uruguay, região portuária de acesso a Monte Caseros, onde se localiza o Parque Gral. Frutuoso Rivera. A porção da cidade mais próxima ao rio sofre com recorrentes inundações, afetando algumas habitações em vulnerabilidade social. Ao passo que à margem do Rio Quaraí não há nenhum tipo de ocupação urbana, reservada como área de proteção ambiental. E entre o núcleo urbano central e a ponte internacional há pequenos bairros de baixa renda, que estão próximos a Ruta 3 de intenso fluxo de veículos e distantes do atendimento dos equipamentos urbanos.

Tanto Barra do Quaraí como Bella Unión são cidades que recebem pouco auxílio e incentivos do governo central, ocasionando uma ajuda mútua entre as cidades. Assim como as cidades-gêmeas Quaraí-Artigas, existe um transporte coletivo internacional, mas nesse caso é financiado somente pelo lado uruguaio e em condições precárias. Outros acordos na área da saúde, educação, empréstimo de maquinarias são realizadas por iniciativa locais e muitas vezes sem o consentimento de órgãos federais, evitando atrasos burocráticos. Cada cidade responde a suas legislações, todavia remodelam algumas diretrizes e promovem ações pontuais mais flexíveis e integradoras.

Depois desse breve relato sobre a morfologia e planejamento urbano das cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay observa-se que na maioria dos casos a ocupação dessas cidades esteve ligada a uma proteção e garantia territorial. Através de guardas militares iniciava o processo de fundação das cidades, em que o desenho urbano estratégico era

instituído visando melhor controle e poder sobre o território. Mesmo com algumas diferenças entre países e cidades o traçado ortogonal xadrez tem predomínio nas ocupações fronteiriças.

As cidades-gêmeas de fronteira molhada possuem uma relação especial com o rio, tanto influenciando o traçado urbano (ora aproximando com a infraestrutura da ponte e ora afastando devido os períodos de cheia), como sendo regiões comerciais estratégicas com opções de novas portas de acesso pelo rio. Talvez esse fato justifique os primeiros povoamentos e demarcação de território nas cidades de fronteira molhada, como é o caso de Jaguarão-Rio Branco e Barra do Quaraí-Bella Unión (Tabela 01). Além disso, por ser interrompida por um curso geográfico a conexão entre as malhas urbanas é mais enfraquecida, mas não impedem acordos de integração em outras áreas como educação, saúde, meio ambiente, turismo, cultura, entre outras.

Quanto às cidades-gêmeas de fronteira seca existe uma interconexão na malha urbana, porém essa ligação não homogeneíza o desenho urbano, cada cidade adequa suas quadras, vias, espaços públicos de uma maneira específica. O ponto de maior conectividade urbana está justamente na linha de fronteira, local de maior integração entre países, uma vez que é um território internacional compartilhado. Entretanto, mesmo estando muito próximas fisicamente não indicam necessariamente que promovam outros acordos de integração política.

A Tabela 01 localiza historicamente o início de formação de cada povoado de fronteira até a consolidação como cidade, além do número mais recente do total de habitantes. A intenção dessa tabela é enfatizar como cada cidade-gêmea possui um tempo, um processo

de formação específico que foi influenciado por inúmeros fatores: posição estratégica geográfica, interesses comerciais, disputas conflitantes territoriais, acordos políticos, matéria-prima disponível, tipo de ocupação, dentre outros. A demora ou a rapidez para conseguir certa "autonomia e independência" como cidade também refletem o progresso e expansão urbano, econômico, social ao longo do tempo.

Cidades da fronteira Sul	**Início do povoamento**	**Vila (instalação)**	**Cidade (decreto)***	**Habitantes (2010/BR e 2011/UY)****
Jaguarão/BR	1752	1833	1855	27.931 hab
Rio Branco/UY	1791	1853	1952	14.604 hab
Barra do Quaraí/BR	1814	1938	1995	4.012 hab
Bella Unión/UY	1829	1929	2010	12.200 hab
Livramento/BR	1818	1857	1876	82.464 hab
Rivera/UY	1837	1862	1909	64.465 hab
Quaraí/BR	1820	1875	1890	23.021 hab
Artigas/UY	1821	1852	1915	40.657 hab
Chuy/UY	1826	1938	1981	9.675 hab
Chuí/BR	1861	1940	1997	5.917 hab
Aceguá/UY	1863	1941	1986	1.511 hab
Aceguá/BR	1897	1938	2001	4.394 hab

Tabela 1: Datas da evolução de povoamento ao decreto de cidade e número recente de habitantes nas cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: organização dos autores, 2018.

* As datas históricas foram retiradas do site das prefeituras/intendências de cada cidade.

** Habitantes das cidades brasileiras pelo último Censo do IBGE 2010 e habitantes das cidades uruguaias pelo último Censo do INE 2011.

Todavia, analisando o contexto brasileiro, notamos que todas as cidades de fronteira com o Uruguay se localizam no extremo sul do Rio Grande do Sul, ou seja, uma região que assim como grande parte da metade sul do Estado é a mais pobre. Retornando ao mapa da Figura 04 (página 145) percebe-se como as delimitações territoriais dos municípios na metade sul são maiores do que na parte norte (mais rica). Esse fato pode ser justificado pela desigualdade na distribuição de terra, do monopólio de grandes latifundiários em um arcaico sistema de coronelismo, de exploração de mão-de-obra, ocasionando o atraso no progresso dessas cidades. Atraso não só econômico, mas também social, de exploração e violência há inúmeras famílias que estão presas a esse sistema abusivo que promove ainda mais segregações.

Durante as travessias pela fronteira percorremos as periferias dessas cidades e atestamos a precariedade de inúmeras moradias, de habitantes que nunca atravessaram a linha de fronteira porque não são o público consumidor de *free shop*, mas são o público que produzem a cidade, as mãos invisíveis de pedreiros, mecânicos, domésticas, garis que fazem a engrenagem da máquina urbana rodar.

Cidades de fronteira impulsionadas pela demarcação territorial que tiveram seu crescimento associado a abundância de matéria-prima, mão-de-obra disponível, localização geográfica estratégia, mas que depois da fase de declínio do sistema primário sofrem as consequências do mercado e ficam nas mãos de incentivos governamentais e das grandes empresas estrangeiras de *free shops*. Ou seja, de toda forma essas pequenas cidades (e cada ano perdem mais seus habitantes) se tornam regiões de exploração econômica que não

conseguem atender boa parte das questões sociais mínimas como acesso a moradia, saúde e educação.

Porém, mesmo com este cenário, essas cidades juntas se reinventam através de pequenas ações, muitas vezes irregulares e informais, que garantem a sobrevivência e a busca por uma melhor qualidade de vida. Seja os vendedores informais, práticas de contrabando cotidianas ou mesmo os governantes locais que realizam acordos emergenciais burlando leis. E, são essas microrressitências urbanas que nos ensinam a olhar para este território de outro ângulo, enxergar esses mecanismos e dispositivos que não estão postos em um planejamento urbano, mas que o transformam.

A próxima seção traz justamente a investigação dessa qualidade menor das cidades, a compreensão de outras esferas que influenciam a trama complexa fronteiriça.

3.4 Registros musicais e cinematográficos da Fronteira

> Nós nos vimos nos outros (...) Nós somos *nosotros*. Nós somos nós mesmos nos outros, essa é a maravilha da fronteira. Aldyr Garcia Schlee, escritor jaguarense (A LINHA IMAGINÁRIA, 2014).

A música e o cinema possuem a capacidade de nos transferir para uma outra dimensão, ativar a sensibilidade e fazer tocar sem ter o contato físico. Diferente da escrita, esses recursos são mais democráticos. Embora o diretor e o compositor apresentam a sua percepção de determinado fato, deixam em aberto os diversos pensamentos, assim interpretações opostas podem surgir de um mesmo filme ou música. E, essa é uma das grandiosidades desses instrumentos, que sempre nos afetam de alguma maneira. Neste

pequeno espaço, é dedicada atenção sobre dois curtas metragens, *Doble Chapa* e *A Linha Imaginária*; além de algumas músicas do compositor e cantor gaúcho Vitor Ramil que lança seu novo disco “Campos neutrais” e o candombe e o samba uruguaio que estão presentes principalmente nas festividades de carnaval.

Doble Chapa é um curta-metragem de caráter documental formado por integrantes do grupo brasileiro Calma Garapa e do grupo uruguaio coletivo Dokumental. Dirigido pelo brasileiro Leo Caobelli e o uruguaio Diego Vidart (2014). Diferente dos tradicionais documentários, esse se apresenta com características poéticas, pausas demoradas em cenas fotográficas e relato de vozes sem identificação dos autores.

Além da produção em conjunto por equipes brasileira e uruguaia, o documentário apresenta dois idiomas (português e espanhol), que na fronteira se mesclam no portunhol; percorrem o filme como uma viagem, passando por vários dias e noites, atravessando para o lado de lá e voltando para o lado de cá; relatam sobre gostos e costumes culturais de ambos os lados. Ou seja, um jogo de diferenças que aparece no curta não de forma segregada, mas sim compartilhada.

O significado de *Doble chapa* quer dizer dupla nacionalidade brasileiro-uruguaia. Essa expressão, como explica Adriano Pucci (2010), ficou conhecida ainda na década de 60 quando foi permitido aos uruguaios de Rivera comprarem carros em Santana do Livramento, podendo circular em ambos países com a sinalização de duas placas (*chapas*). Atualmente a circulação é concedida, mas sem a necessidade da duplicidade de placas.

O início do filme apresenta a seguinte citação de Mia Couto “encheram a terra de fronteiras, carregaram o céu de bandeiras, mas só há duas nações – a dos vivos e a dos mortos”. Frase que expressa com sensibilidade a trajetória fílmica, a viagem para a fronteira, a identificação dos marcos geodésicos perdidos em meio a imensidão do pampa, a observação do dançar das bandeiras seguindo a música do vento e a conclusão de que é uma terra única refletida.

O filme acontece em uma viagem paralela entre um brasileiro que sai de Porto Alegre e de uruguaio que sai de Montevidéu e vão em direção à fronteira, desejam percorrer toda a linha imaginária. O desejo por essa viagem veio de convites do acaso, sutis, que indicavam aos personagens que algo lhes esperava na fronteira. Fica subentendido, mas imagina-se que ambos autores percorrem essa linha juntos, pois as falas intercaladas coincidem com os lugares referidos. Assim como um diário de viagem, os personagens introduzem falas de declaração do pensamento: “a linha cheira sangue. Muita gente foi degolada por aqui. Degolar também é um jeito de marcar uma fronteira. Um corte. Agora isso, pássaros e silêncio” (DOBLE CHAPA, 2014, 07:45 min).

A atenção do filme não está na cidade, no urbano, na maior parte do tempo os viajantes percorrem os campos e as águas em uma busca incessante pelos marcos geodésicos (Figura 9). Marcos de concreto, média altura, alguns mais conservados, outros destruídos pelo tempo, diferentes em detalhes esculpidos, mas todos simbolizam o limite de terra. Limite que os pássaros, cavalos, idiomas não respeitam, e que os humanos não veem muito sentido, como no relato de um morador não identificado e nem visto, mas que se escuta no idioma portunhol:

> Para nós que vivemos aqui nessa fronteira **nós não vemos a linha**, **para nós ela não existe**. Não existe quem diga que vai ao Uruguay para trazer uma

> vaca, uma leiteira para ordenhar. Só se diz que vai ali no Juan Telmo para trazer uma vaca que ele emprestou. **Não vemos a fronteira essa divisão de país nós não vemos** (DOBLE CHAPA, 2014, 10:49 min).

A sensação é que essas falas ecoam da própria paisagem, falas que um estrangeiro descobre na conversa com o nativo. Em cada cena uma demora, como uma espera durante a travessia. E, com a demora o silêncio. SILÊNCIO. O silêncio gera uma certa agonia, desconforto, monotonia. No entanto, esse é o detalhe primordial, o artifício fílmico que consegue transmitir a plenitude na paisagem fronteiriça. O pampa é a própria orquestra, a gramínea rasteira é movimentada pela brisa que ecoa um sonido aveludado, as árvores esparsas intercalam sons mais graves e vigorosos, e, os pássaros protagonizam o canto.

Os viajantes sinalizavam cada cidade-gêmea ou "vila-gêmea"[43] que percorriam. De dia registravam o cotidiano do campo, a lida com o gado, o cuidado com o cavalo e a captura dos marcos. De noite o silêncio era mais agudo e a linha imaginária ganhava invisibilidade. "A linha só se vê com a luz do sol, à noite a escuridão engole tudo, não existe mais lado, só breu" (DOBLE CHAPA, 2014, 16:03 min).

O predomínio das águas refletindo a paisagem é algo muito marcante no filme. A ideia do espelho, de duplicar percorre cada cena. Os marcos que servem para marcar as diferenças, na prática, são símbolos porosos que não impedem a mistura. "Tudo é um pouco duplo, gêmeo, déjà vu" (DOBLE CHAPA, 2014, 17:27 min).

---

[43] O filme viajou pelas seis cidades-gêmeas e por duas vilas-gêmeas que são: Serrilhada-Cerrillada e Thomaz Albornoz-Masoller



Figura 09: Cena fílmica do marco de coordenadas geodésicas entre as cidades-gêmeas Aceguá/BR e Aceguá/UY. Fonte: DOBLE CHAPA, 2014, 8:10 min.

Quanto ao filme de curta-metragem *A Linha Imaginária*, foi dirigido pelos brasileiros Cíntia Langie e Rafael Andreazza (2014), e produzido pela produtora pelotense Moviola Filmes. Também possui caráter documental, mas nesse caso mais expositivo. A partir de várias vozes e entrevistas esse filme expõe a vivência fronteiriça nas cidade-gêmeas do Chuí-Chuy, Jaguarão-Rio Branco, Aceguá-Aceguá e Santana do Livramento-Rivera.

A Linha Imaginária (2014) é um filme mais agitado, da captura das cenas urbanas, da ebulição do comércio informal, dos *free shops*, e da atenção dos entrevistados no momento

de fala. Não há muita preocupação com a paisagem em si, as vozes ganham protagonismo e as imagens são somente consequências da fala.

A trilha sonora não é pautada pelo silêncio, nos intervalos das falas músicas instrumentais animadas. O filme prende a atenção do espectador justamente por contar histórias rápidas, assuntos corriqueiros de quem mora, ou de quem tem uma ligação forte com a fronteira. Relatos simples, mas que revelam características culturais e peculiaridades quando são cidades pequenas ou grandes, como o relato do senhor João Barbosa:

> Toda minha gente, todos meus familiares todos são de Aceguá. A fronteira? Ih, é como a fronteira **"no más"** tem períodos bons e períodos ruins. Ah, **eu falo uruguaio corretamente e falo brasileiro**, eu chego ali na **aduana e sou como de casa**, chego ali na polícia e é a mesma coisa todo mundo me conhece e ao Ricardo também... Somos nascidos e criados aqui... **Isso aqui não é cidade, isso aqui é uma campanha** (BARBOSA, A LINHA IMAGINÁRIA, 2014, 7:08 min).

Nessa entrevista é possível perceber a multiplicidade de informações. Primeiramente o modo de falar, o senhor João (Figura 10) fala em português acrescentando algumas poucas palavras em espanhol, e no meio de tantas misturas afirma saber o brasileiro e uruguaio, pensando não só o idioma, mas também nas maneiras e costumes de cada país. Uma outra observação está na lembrança do policiamento e das aduanas, que o entrevistado relata de maneira muito pacífica e amistosa. Quando se refere a sua cidade (Aceguá) não entende que seja uma cidade, tanto pelas características rurais como pelo pouco contingente habitacional e territorial, aproximando assim das campanhas. Fala que também explicita o atraso

econômico e urbano dessas cidades da região Sul do Rio Grande do Sul, como já citado no subcapítulo anterior.



Figura 10: Cenas fílmicas das entrevistas com João Barbosa em Aceguá/BR (esquerda) e Chito de Mello em Santana do Livramento/BR (direita). Fonte: A LINHA IMAGINÁRIA, 2014, 07:24 e 10:53 min.

Dessa forma o filme vai tecendo uma rede de histórias, percepções e experiências na fronteira. Adentra a casa dos moradores; escuta a rádio que ora tem frequência no lado brasileiro ora no lado uruguaio; visita escolas uruguaias que acolhem crianças e professores das duas nacionalidades, incentivando o bilinguismo; percebe a adoração pelo futebol e o fanatismo de cada país, como relata o músico brasileiro Chito de Mello (Figura 10), “no futebol sim... no futebol não tem irmão” (A LINHA IMAGINÁRIA, 2014, 12:57).

Em cada relato e expressão dos entrevistados fica nítido que a Fronteira Brasil-Uruguay é entendida como única, muito diferente do conceito de fronteira de guerra, relata o escritor uruguaio Fabián Severo:

> O conceito de fronteira, por exemplo, estamos sentados aqui e ali Uruguay e aqui Brasil este conceito de fronteira para milhares de milhões de pessoas no mundo é **inconcebível**. Estão rodeados de arames farpados de tanques de guerra, de aduanas, de policiais trancando-te num quarto e fazendo-te 55 mil perguntas de porquê viesse a este país e o que vieste fazer e onde vais ficar e eles não podem... Quando se viaja por aí e lhes conta que cruzamos a rua e estamos... **na verdade nem sabemos bem onde estamos, eles não podem entender** (SEVERO, A LINHA IMAGINÁRIA, 2014, 12:00 min)

Interessante perceber a naturalidade da travessia entre países, costumes, idiomas, pontes e como o entendimento do que é ser/estar na fronteira é uma realidade tão nobre para esses moradores fronteiriços que descrevem com orgulho seu cotidiano. O filme consegue transmitir a sensação de pertencimento dessas vozes, a forte entonação e alegria ao contar sobre esse universo duplo. O famoso escritor Aldyr Garcia Schlee, (da citação que inicia esse subcapitulo) demonstra admiração e perplexidade em como o hibridismo, a proximidade de duas nacionalidades distintas conseguem conviver muito bem sem perderem sua essência.

O nome do filme sintetiza e finaliza os relatos, entendo que a linha demarcatória política é imaginária, está na imaginação e não na materialidade. E, por ser imaginária, essa linha é desenhada pelos desejos de cada fronteiriço, ganha formas, cores, espessuras diversas, tornando familiar as constantes trocas cotidianas.

Ao observar os dois filmes é perceptível que ambos, cada um a seu modo, demonstram as qualidades e enaltecem as relações fronteiriças. No entanto, pouco é discutido sobre os desafios políticos, as desavenças, o contrabando, a informalidade, os imigrantes, o enrijecimento das aduanas e diversas questões conflituosas que também coexistem. O filme

Doble chapa relata sobre as lutas e guerras históricas da região, mas logo em seguida já retoma para as cenas de tranquilidade e sossego.

A opção de não tocar nas questões conflituosas da fronteira acaba gerando um enredo romantizado e um pouco idealista. Transmitindo uma sensação de região sem lei, de que tudo é permitido, lugar das facilidades, em que tudo conversa bem e não há problemas e enfrentamentos. É compreensível que os curtas queiram difundir as novidades de uma outra relação de fronteira, muito diferente daquelas muradas e em guerras armadas. Levar uma mensagem de que é possível constituir fronteiras harmoniosas. Mas, ao mesmo tempo seria interessante mostrar alguns desafios, desde os mais simples como as taxações das empresas telefônicas, até os mais complexos, de conceder uma carteira de fronteiriço abrangendo toda linha.

As narrativas fílmicas são ferramentas de poder, pois através da comunicação conseguem sensibilizar e provocar reações no espectador, seja de espanto, choque, alegria, comodidade, dentre outras. É necessário prudência e responsabilidade no compartilhamento de informações. Os filmes apresentados conseguiram divulgar os benefícios de uma convivência pacífica, da alteridade e acolhimento. Preferiram a estabilidade do que o enfrentamento de discussões a nível político internacional.

Independente de certo romantismo, é importante enfatizar o brilhantismo que os dois curtas conseguiram transmitir na essência da paisagem, na riqueza do pampa, nos costumes e na lida do gaúcho com o campo. A sensibilidade do enquadramento, a demora, o silêncio, o registro das águas, o atravessar da ponte, o cuidado com o cavalo de *Doble chapa* reflete muito bem as características dessa fronteira, a importância que a terra simboliza para ambos lados. Assim como *A Linha Imaginária* compartilha a voz da fronteira, uma voz selecionada

que habita essa zona de indeterminação e nos conta sobre as memórias e heranças de uma cultura. Uma voz que não cita as dificuldades, pois considera incomparável com aquelas fronteiras militarizadas.

Neste momento adentra-se a esfera musical. Vitor Ramil, cantor, compositor e escritor gaúcho, natural de Pelotas/RS, possui uma trajetória diversa entre músicas e livros. A partir dos anos 90 Ramil dedica atenção ao sul do Brasil, buscando sua identidade e contribuindo na divulgação dessa história. O disco “A estética do frio”, lançado em 1997, revela que o Rio Grande do Sul não está à margem do centro brasileiro, mas é o centro de uma outra história (SOBRE RAMIL, 2018). Músicas como “Ramilonga”, “Indo ao Pampa”, “Milonga de sete cidades”, “Gaudério”, “Milonga”, contam sobre a mescla rítmica comum ao Rio Grande do Sul, Uruguay e Argentina, passando pelas características da fala do gaúcho, da coloquialidade urbana, e do viver no pampa. Esse disco desejou renovar a forma de fazer música, mesclou o bilinguismo falado até a troca dos instrumentos musicais convencionais pelo uso de ferramentas indianas e africanas.

> Chega em ondas a música da cidade
> Também eu me transformo numa canção
> Ares de milonga vão e me carregam
> Por aí, por aí
> (RAMIL. Ramilonga, 1997)

No verso desta canção o autor anuncia sua transformação na música. Agora está atento à música da cidade (referindo-se à cidade de Porto Alegre), as ondas da milonga reflexos da fronteira o carregam para outros lados, “por aí, por aí” se firmando na região sul e se abrindo a novas viagens.

Vou num carro são
Sigo essa frente fria
Pampa a dentro e através
Desde o que é Libres sigo livre
E me espalho sob o céu
Que estende tanta luz
No campo verde à meus pés
(RAMIL. Indo ao Pampa, 1997)

Ao som de vigorosas batidas em corda de aço, inicia uma viagem pelo pampa. Sensação de liberdade e infinitude propiciada pelas planícies. Conforme se aproxima da fronteira reflexos da língua espanhola (“libres”) rebatem e se mesclam na composição. Refere-se a linha da natureza, entre a luz do céu e o verde do campo, imensidão. Ao som de batidas fortes Ramil é capturado pelo Pampa, como em um convite ele vai e também é levado naturalmente. O pampa é um novo companheiro de viagem que adentra suas histórias e atravessa o espaço-tempo.

Mas, é no recente disco de Vitor Ramil chamado “Campos neutrais”, lançado neste ano de 2018, que se aproxima ainda mais da realidade fronteiriça. Revela um trabalho formidável na união de diversos enredos, composições e músicos. Na letra e na música a reflexão da diversidade histórica-cultural habitada nas terras dos campos neutrais, hoje, região que abriga a reserva do Taim, as cidades de Santana Vitória do Palmar e Chuí-Chuy.

Antes de ouvir as músicas e o próprio relato de Ramil no *songbook,* produzido concomitantemente, a fotografia da capa (Figura 11) chama muita atenção – a porta de entrada. A fotografia escolhida se encontra na esquina entre as avenidas Ferreira Viana e Bento Gonçalves, na cidade de Pelotas. Concidentemente o local de passagem rotineira da autora quem escreve. Lugar que instiga, se revela como uma fronteira entre tantos edifícios,

avenidas movimentadas e fluxo constante de pedestres. Eis uma paisagem paralisada, imóvel, mas com gestos expressivos e cativante. Uma simples cerca de arame delimita esse lugar intenso e dual, o abandono e a presença, o medo e os anjos, o descuido e a opulência das esculturas.

O inusitado quintal de um terreno privado composto por cópias de colunas dóricas e vasos de concreto em distintos detalhes. As esculturas a céu aberto cumprimentam todos que passam por ali. O verde da mata e o acinzentado do concreto são as cores dominantes, porém a cor contraste e o ponto focal está no azul das esculturas de Iemanjá. Na ebulição da cidade a mãe das águas se exibe de forma acolhedora. Uma pausa, um suspiro, a diferença na monotonia urbana.

Talvez, a escolha da cena simbolize a peculiaridade e diversidade dos antigos (porém, ainda vivos), campos neutrais. Campo neutro, terra que não era para pertencer a ninguém, mas que atraiu a multiplicidade de povos em busca da liberdade. Em um convite para financiamento coletivo do disco,[44] Ramil relata que hoje o Taim não é só uma reserva ecológica, é uma reserva ecológica cultural, abraça os conceitos de liberdade, fantasia, criatividade, miscigenação, anti-xenofobismo e subversão.

O nome do disco coincide com a proposição do músico do agenciamento das diferenças. Abraça três idiomas diferentes (português, espanhol e inglês), além dos dialetos

---

44 TRAGA SEU SHOW. Vitor Ramil retorna com "Campos neutrais" e financiamento coletivo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=2HoaD7fFbVw&t=331s>. Acesso em: 17 abril de 2018.

e maneira de se falar; contém milongas e também canções; as parcerias no canto e no som de diversos artistas, do nordeste e sul do Brasil, dos Estados Unidos, da Galícia e de Portugal. Ou seja, um tributo aos campos neutrais, uma música que não é de ninguém, mas de toda equipe ao mesmo tempo. Música que ultrapassa todas fronteiras e percorre o mundo.



Figura 11: Capa do disco campos neutrais de Vitor Ramil. Fotografia de Marcelo Soares, 2018.

A primeira música de mesmo nome do disco, “Campos Neutrais” é impactante. O tipo de melodia, o drama da voz, a melancolia da música, o refrão sofrido e a letra poética fundem em uma composição densa e pesada. Ramil descreve o jogo instrumental:

> A música de abertura é o de um **berimbau tocado com arco**. Logo somam-se a este mais dois berimbaus, tocados à maneira tradicional. Um **bombo leguero** soa alguns compassos adiante. A combinação de um instrumento emblemático da Bahia com outro da Argentina, no entanto, não resulta em clichê de fusão cultural, mas numa síntese em essência. [...] **Então, de repente tudo é popular e tudo é contemporâneo** (RAMIL, s/d, p. 7. Grifo da autora)[45].

Para um leigo da música o nome dos instrumentos, ou a origem deles não são identificados. Mas, a mudança do som e a troca de determinada batida à outra é sentida. Com um ar de mistério a música é envolvente, as falas são pausadas e enfáticas:

> Sobre as raízes levantadas
> De mil figueiras arrancadas
> A lua estende o seu vestido fino
> A lua estende o seu vestido fino
> A água cerca o arvoredo
> Com tanta calma que dá medo
> Meus dedos correm entre a areia fina
> Meus dedos correm entre a areia fina
> (RAMIL. Campos Neutrais, 2018).

[45] Trecho do lançamento do álbum Campos Neutrais, escrito por Vitor Ramil. Disponível em: <http://www.vitorramil.com.br/neutrais-release.pdf> Acesso em: 17 abril de 2018.

Em um primeiro reconhecimento do território a letra desvenda a paisagem, as raízes expostas de árvores arrancadas, o chegar da noite, a presença da água e tanta calmaria que gera medo. Ao som vibrante esse cenário revela características do pampa, das terras que ainda não foram habitadas, solidão e angustia. A necessidade do toque, de sentir a areia fina como forma de pertencimento. E, a repetição de frases parece simbolizar o eco, as palavras que vão e voltam buscando uma segunda resposta.

> Um olho neutro me acompanha
> Não vê loucura ou artimanha
>
> Campos neutrais
> Campos neutrais
>
> A certa altura corro e salto
> Tomando a brisa de assalto
> Me agarro às asas de um flamingo e voo
> Me agarro às asas de um flamingo e voo
> (RAMIL. Campos Neutrais, 2018).

Pós observação do ambiente, percebe-se que não habita sozinho aquelas terras, há um olho neutro que acompanha. No entanto, esse olhar não julga, não condena qualquer ação, nada vê como loucura. Logo, compreende-se a liberdade e a possibilidade de ser e alcançar o que quiser. Voar com um flamingo, se desprender da terra e alcançar o céu enxergando a diversidade dos campos neutrais.

Campos neu-trais (...) em voz firme, pausada, o grito dos campos neutrais parece libertar a própria alma, se desprender de todas adversidades, pré-conceitos, xenofobia, hostilidade e deixar ecoar a autonomia da vida e a abertura ao outro. “No meu destino já não mando/ Me vou levado em contrabando” (RAMIL. Campos Neutrais, 2018). Clandestinamente

esses campos capturam, resgatam, acolhem a todos que ali passam. Uma outra alternativa, uma vida com destino incerto, terras de possibilidades.

Por mais que Vitor Ramil exalte os campos neutrais, as fronteiras, a relação com a multiplicidade, sua música também fala do lugar cicatrizado pelas lutas e sangue, guardando os medos, a solidão e agonia. Realmente a fronteira se localiza nesse interstício, na falta de respostas prontas e definidas. Uma terra que ainda guarda seus mistérios e está em constante transformação.

No entanto é preciso destacar que o compositor e músico Vitor Ramil descreve sua percepção sobre a fronteira como um estrangeiro, um visitante desse universo instigante fronteiriço, mas que por mais que a sua poética consiga resgatar as minúcias da natureza do pampa, da história e das práticas de contrabando, possui uma visão limitada do que é ser/estar/conviver diariamente na fronteira. Além disso suas composições partem de uma visão masculina, branca, de classe média alta que consegue avançar até o seu lugar de fala, até onde reconhece e está apto a narrar.

Por isso, trazemos aqui uma outra composição artística que está dentro da fronteira, enraizada ainda na história colonial de escravos e escravas africanos que trouxeram a batida do som dos tambores como alento e protesto das condições de exploração de um povo negro, pobre, segregado que até hoje enfrenta o racismo estrutural – o candombe.

O termo candombe originalmente se referia a qualquer apresentação musical ou de dança praticada por negros e negras africanos escravizados na América Latina. Mas, atualmente, esse termo se designa especialmente a um ritmo de percussão que conta com

três tipos de tambores: o piano, o repique e o chico. O candombe é praticado em muitas cidades da América Latina, porém é no Uruguai que tem suas origens. A cidade de Montevidéu tem registros ainda no no século XVI dos encontros e desfiles de candombe nas ruas, normalmente em datas festivas como no carnaval. Ou também faziam esses encontros em *"salas de naciones",* lugares fechados normalmente pertencentes a alguma entidade religiosa, visto que em alguns momentos sofriam represaria e realizavam os encontros na clandestinidade (FERREIRA, 1997).

A letra da música do candombe tem uma característica política e de entonação de protesto. Antigamente as letras contavam das dores sofridas por famílias africanas que foram obrigadas a sair dos seus lares para serem submetidas como escravas em condição de exploração na força de trabalho. E, mais recentemente, essas letras ainda trazem esse teor de protesto, porém voltadas à dura realidade do racismo, da falta de oportunidades para homens e mulheres negros que sofrem injustiças e desigualdade em várias esferas da vida social (FERREIRA, 1997). O compositor uruguaio Rubens Rada ao som das batidas do candombe fala sobre o estado secessionista do sul da Nigéria, Biafra, que deixou de existir em 1970 passando por uma cruel guerra civil:

Enquanto Biafra estava morta
Sem sol e sem pão
Seus filhotes estavam brancos
Brancos da peste mortal

Biafra estava morta
Ninguém queria chegar lá
Para alguns negros que morreram
Quem pode se importar?

(Biafra, Ruben Rada. Tradução nossa)[46]

Quem se importa com a morte de negros? Uma frase tão forte que aliada a batida dos tambores ecoa como um grito de sofrimento, dor e inconformismo. O candombe também pode ser visto como um ato de resistência, da crítica atual das pequenas formas de racismo. Segundo o pesquisador George Andrews em sua obra “Negros na nação branca: uma história do Afro-Uruguay”[47] o censo de 2010 do INE atesta que 15% da população uruguaia se declara como afrodescendente, descendente tanto dos negros que chegaram da África diretamente aos portos de Montevidéu, como aqueles negros que estavam no Brasil e fugiram para o Uruguay atraídos pela abolição mais antecipada. Entretanto, esse progressismo democrático Uruguaio de emancipação não refletiu na prática, como demonstra a história em que o alistamento para a Guerra do Paraguai (1864-70) era composto predominantemente de negros. E esse cenário se repete como na dificuldade que os negros enfrentam para a inserção na vida social e econômica, realidade não exclusiva ao Uruguay como em grande parte da América Latina (ANDREWS, 2010).

No Uruguay também se encontram algumas festividades que além do candombe apresentam as murgas uruguaias. As murgas são peças teatrais compostas por um grupo de atores e músicos com um figurino bem expressivo, se apresentam tanto em teatros fechados

---

[46] *Mientras que Biafra estaba muerta/ Muerta de sol y sin pan/ Sus crías estaban blancas/ Blancas de peste mortal/ Biafra estaba muerta/ Nadie allí quiso llegar/ Por unos negros que mueran/¿A quien le puede importar?* (Biafra, Ruben Rada)

[47] Nome original: “*Blackness in the White Nation: A History of Afro-Uruguay*”.

como em palcos improvisados nas ruas. Os temas das murgas se aproximam de acontecimentos recentes do país, em um tom de humor irônico falam sobre escândalos políticos, econômicos, sociais inclusive satirizando figuras pública importantes. As murgas são instrumentos culturais que conseguem sensibilizar e chamar atenção para assuntos de importância nacional, como descreve o escritor uruguaio Héctor Sommaruga (2014):

> Assim, uma murga é uma espécie de ópera popular onde há música, letras cheias de humor e protestos, coros, cenários, fantasias e maquiagem. Tudo é cor, alegria, humor negro que acusam situações sociais e políticas que sempre atacam os uruguaios descaradamente. Não é causalidade que, nos anos fatídicos da ditadura, muitas murgas e seus integrantes foram banidos, presos ou exilados[48] (SOMMARUGA, 2014, p. 70. Tradução nossa).

Na apresentação de murgas no carnaval de Montevidéu desse ano de 2019, o grupo Doña Bastarda apresentou a murga de retirada (final das apresentações) se referindo a importância da democracia e denunciando as ocupações e greves enfrentadas pelo país que geram medo e insegurança na cidade:

> A democracia está andando pelas ruas da história
> para uma viagem à murga
> Enquanto canta a memória
>
> Escolas ocupadas e greve da polícia
> O medo é um fantasma que atravessa a cidade
> Ninguém encontra a saída e um tiro ressoou

[48] Versão original: *Así, una murga es una especie de ópera popular en donde hay música, letras llenas de humor y protesta, coros, escenografía, vestuario y maquillaje. Todo es color, alegría, humor negro que delata situaciones sociales y políticas que siempre golpean sin pudor a los uruguayos. No es casualidad que, en los aciagos años de la dictadura, muchas murgas y sus integrantes fueran prohibidos, encarcelados o exilados* (SOMMARUGA, 2014, p. 70).

(Doña Bastarda, 2019)[49]

Essas composições artísticas de candombe e murgas também estão presentes nas cidades-gêmeas da fronteira, porém, há uma mescla desses ritmos com o samba popular brasileiro. Fato notório nas festividades de carnaval, principalmente na cidade de Artigas, conhecido como o maior carnaval uruguaio. No próprio site do evento de divulgação do carnaval de Artigas descrevem o carnaval como "inspirado no Rio de Janeiro". Na Figura 12 observamos cargos alegóricos, fantasias bem ornamentadas, comissão de frente e a divisão por alas que acompanham o samba enredo contando uma história. O desfile ocorre na avenida principal Cnel. Carlos Lecueder, em que cada escola tem uma hora de apresentação. Atualmente existem quatro escolas: *Emperadores de la Zona Sur, Bario Rampla, Imperio del Ayuí e Académicos*.

O fato curioso dessas escolas é que a maioria dos atores são uruguaios, sambistas, músicos das baterias, figurinistas e toda equipe de organização, mas os cantores que puxam o samba enredo são brasileiros e cantam em português, mesmo a composição da letra sendo escrita por uruguaios. Além disso o tipo de samba tem algumas peculiaridades, o ritmo, a entonação soa em um tempo diferente, se reconhece que não é o mesmo samba produzido no Brasil. Na bateria alguns tambores do candombe são usados o que torna uma melodia diferenciada.

---

[49] Versão original: *La democracia va caminhando por las calles de la historia/ para que uma murga viaje/ Mientras canta la memoria/ Los liceos ocupados y una huelga policial/ El temor es un fantasma que atraviesa la ciudad/ Nadie encuentra la salida y un disparo resonó* (Doña Bastarda, 2019).



Figura 12: Carnaval de Artigas/Uruguay, desfile da Escola de Samba Emperadores de la Zona Sur em 2019. Fonte: fotografia retirada do site de divulgação do evento organizado pela Intendência de Artigas. Disponível em: <https://www.carnavaldeartigas.com/fotos/> Acesso em: 16 de março de 2019.

O tema que as escolas trazem para a avenida tem um interesse sociocultural e político, enredos que são previamente avaliados por uma comissão julgadora para aprovação ou não da apresentação. A escola *Bario Rampla* trouxe em 2019 o enredo “Tributo ao Samba, o Rampla é Bamba” com composição de Lequinho da Mangueira e Junior Fionda, tendo como intérprete Igor Sorriso e Igor Goulart.

Um brado de fé ecoou toda raça e bravura
É negra a herança deixada por meus ancestrais
A quem sofreu na pele a amargura
Batuque bantu, tradições iorubás
Magia que veio de lá dos tumbeiros
Clamor do quilombo se faz oração
Resistência que enfrentou o preconceito
Num sorriso sem mordaça liberdade de expressão

Ooo a voz ooo do morro
Agoniza mais não morre faz mais forte o nosso povo
(Tributo ao Samba, o Rampla é bamba, *Bario Rampla,* 2019)

O samba que invoca uma história de sofrimento, luta e resistência do povo negro, faz viva a lembrança dos ancestrais e dos deuses. Entoam a importância da liberdade de expressão, de poder resgatar essa história e também aprender com ela fortalecendo ainda mais as vozes de quem por tantos anos foi calado. A maioria dos enredos dessa escola contam sobre a luta dos negros, mas é curioso perceber que a grande parte dos integrantes são brancos, gerando algumas dúvidas do quanto essa festividade do carnaval em Artigas é inclusiva, ou não. Não foi encontrado registros de quem patrocina esses eventos e como são organizadas as equipes, porém fica esse certo estranhamento do que estaria por trás das fantasias. Diferente da forte presença negra nos candombes e murgas que acontecem em Montevidéu.

Acreditamos que a análise, mesmo que rápida, de alguns filmes e músicas agregam a essa fronteira Brasil-Uruguay um outro olhar. A perspectiva fílmica e musical relata um viés que a história, geografia, política não conseguem abranger sozinhas. Detalhes da maneira de falar, de imagens sutis captadas pela lente da câmera, dos sentimentos envoltos em uma região multicultural.

Como já citado, falar de fronteira é falar de sensibilidade, e para tocar no campo sensível é preciso buscar diversas ferramentas. Doble Chapa afeta ao expor uma fronteira rural no movimento das águas, da vegetação e do silêncio. O curta se aproxima da borda das cidades, da margem borrosa dos limites, chega próximo dos marcos de fronteira que estão quase que “perdidos, soltos” no meio do pampa e capturam essa relação tão natural de desmanche dos limites.

A linha imaginária impressiona na comoção das vozes nativas e dos relatos genuínos. Um outro curta que se diferencia na localização, está na linha de fronteira, na ebulição dos contatos, local em que os marcos de fronteira são mais visíveis, porém são conceitualmente imaginários. Aborda, ainda que de maneira sutil, o atraso econômico e social dessas cidades pequenas, onde muitas delas ainda vivem do setor primário, da pecuária e agricultura e dos modos de produção ainda arcaicos. O retrato de uma fronteira integrada, dos fluxos constantes de estrangeiros e nativos que sobrevivem também das informalidades.

Quanto à música de Vitor Ramil, penetra e nos atravessa, tangenciando o inimaginável. Uma poética que descreve a natureza do pampa, o som da mescla de vários instrumentos que quer se aproximar do hibridismo cultural propiciado pela fronteira. Uma noção de fronteira um pouco idealizada devido a limitação do seu lugar de fala, mas que alcança um olhar estrangeiro curioso, atento e encantado pelas inúmeras possibilidades que esse cenário oferece.

A música uruguaia do condombe e murga falam de quem está dentro, uma música que vem da margem, das periferias, dos grupos de minorias que tem a música como um alento e uma forma de manifestação. Composições que trazem a realidade não alcançada por Vitor Ramil, negros e negras que entoam os tambores para contar a sua versão da história. Assim como o samba na fronteira que recebe influencias do país vizinho para contar sobre a realidade da luta cotidiana de combate ao racismo e das inúmeras esferas de exploração.

O capítulo da Fronteira Brasil-Uruguay não termina nestas linhas e não findará nas próximas. Uma escrita sem fim que se arrisca a começar, mas que é insistente em não terminar. Não existirá um ponto final. Muitas exclamações e interrogações ainda estarão por vir no eterno retorno do devir-fronteira.



Os lugares **de travessia:** a morfologia e as formas de acolhimento

4

4. Os lugares de travessia: a morfologia e as formas de acolhimento

No relato cartográfico da viagem (ver apêndice) ficou perceptível como as travessias entre cidades-gêmeas possuem características diferentes, mesmo sendo cidades de fronteira que compartilham o mesmo território, cada uma soluciona formas distintas no desenho urbano, uso, ocupação e gestão da linha de maior conectividade entre elas. Sendo assim, este capítulo pretende retomar essas travessias sobrepondo as dimensões espaciais morfológicas com as formas de acolhimento experienciadas a partir da viagem. Essa sobreposição narrativa-imagética do mapa morfológico (platô 1) com o mapa cartográfico (platô 2), através da escrita e da *collage*, demonstra as potencialidades desses lugares de junção, e, consequentemente, se percebe os níveis de integração ou desagregação, hospitalidade e hostilidade que oferecem. O registro e análise dessas particularidades contribuem como fonte de pesquisa e ensino para gestores, arquitetos e outros profissionais que se responsabilizam por novos projetos de intervenção nestas ou em outras cidades fronteiriças.

As travessias ocorreram nos sentidos longitudinal e transversal à linha política internacional, ou popularmente conhecida como linha imaginária. Nas cidades-gêmeas de fronteira seca percorreu-se no sentido longitudinal e, devido a grande escala de algumas cidades definiu-se um trajeto que abrangesse tanto uma região periférica como central. Enquanto nas cidades-gêmeas de fronteira molhada percorreu-se no sentido transversal, ou seja, cortando a linha de fronteira através da ponte, além das caminhadas e observações das bordas molhadas adjacentes.

O mapa morfológico é composto pelo mapa aéreo e pelos elementos estruturadores, tanto os elementos mais conhecidos dentro do espaço urbano incluídos na classificação de Lamas (2004) como as ruas, praças e parques; como também novos elementos que foram capturados durante as travessias como a ponte, a aduana e os marcos de fronteira – essas novas categorias talvez sejam um dos fatores que mais diferenciam as cidades de fronteira das outras cidades não fronteiriças.

Enquanto o mapa cartográfico é criado a partir das experiências da viagem (descritas no apêndice), das *afecções* e sensações que cada encontro e travessia ocasionaram, além da análise da forma dos elementos estruturadores que propiciavam mais a errância, a espera ou a simultaneidade delas, “a esperrância”. É em Fernando Fuão (2014) que se encontra essa conceituação e corrobora com o entendimento de como interagem os lugares que inspiram a espera (formas e situações urbanas que convidam para a pausa) e a errância (formas e situações urbanas que convidam para seguir em frente). Mesmo sabendo que ambas formas se complementam, pois “não há espera sem errância e não há errância sem espera” (FUÃO, 2014, p. 66) é possível distinguir como cada um desses elementos se apresentou na situação e no tempo do percurso.

Na intenção de refletir como esses lugares oferecem níveis diferentes de acolhimento, adotamos o estudo de Fernando Fuão (2014), complementados pelo trabalho de Celma Paese (2016). Buscando inspiração na natureza, Fuão desenhou algumas formas que se aproximam desse acolhimento incondicional das dobras naturais que guardam, protegem e oferecem uma visão geral do espaço comum. As formas mais abertas ou fechadas que convidam para durações mais ou menos intensas. Concavidades que recolhem, abrigos temporários, como: a enseada; a pequena enseada; a enseada e a ilha; a península e a

invaginação (Figura 13). De forma análoga, o trabalho de Paese acrescenta mais algumas composições, que a partir de experiências cartográficas na cidade cria outras associações com as tramas urbanas, como: a reta e a enseada; a reta e as enseadas complementares; a reta e as enseadas que se guardam e as retas, a clareira e a ilha. As características de cada forma são detalhadas a partir da recorrência encontrada durante as travessias pelas cidades-gêmeas da fronteira.

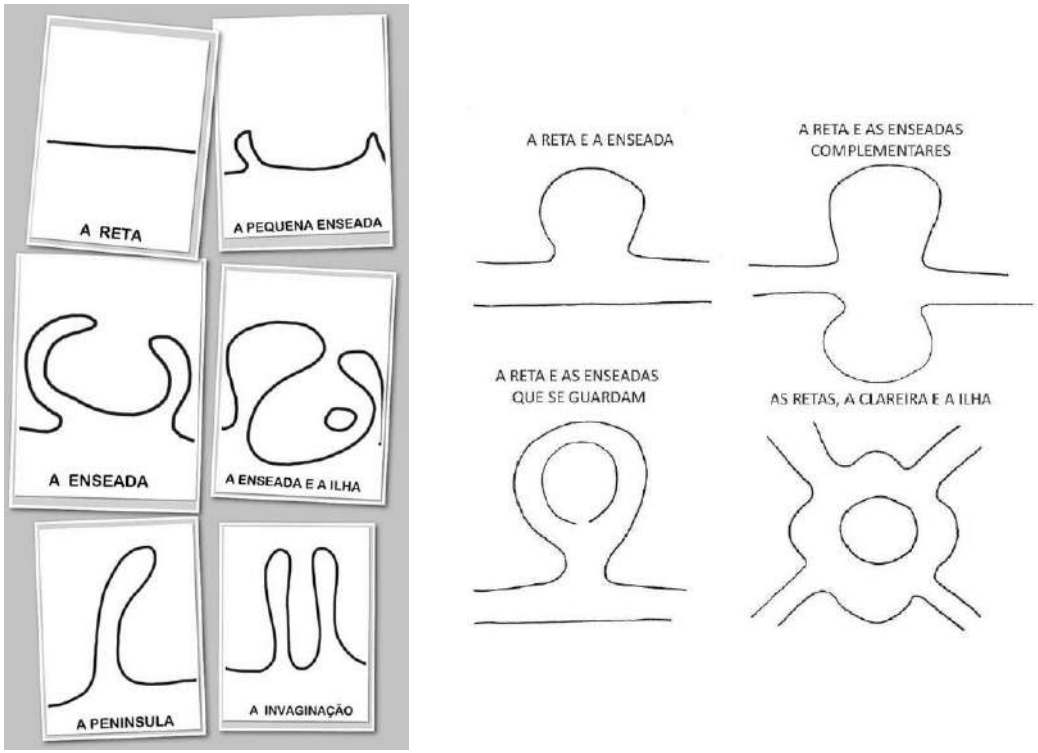


Figura 13: As formas de acolhimento. À esquerda desenhos de Fernando Fuão e à direita desenhos de Celma Paese. Fonte: FUÃO, 2011 e PAESE, 2016.

Para apresentação da sobreposição dos mapas optamos por compor em lugares que inspiram a espera ou a errância, pontuando os principais elementos encontrados, suas peculiaridades e as formas de acolhimento que mais se aproximaram da experiência.

4.1. Atravessando lugares da errância

Os lugares da errância podem ser entendidos como lugares de passagem rápida, temporários e de circulação. São lugares que também comunicam, ligam um ponto de referência a outro. Não significam lugares errados, mas sim propícios para a produção de erros, entendendo os erros como medidas de fugas, de escapes e desprendimentos do que é estabelecido por normas.

A prática da errância como um jogo, uma aventura e abertura a novas experiências na cidade, “além de propor, experimentar e jogar, os errantes buscam também transmitir essas experiências através das suas narrativas errantes. São relatos daqueles que erraram sem objetivos preciso, mas com uma intenção clara de errar e de compartilhar essas experiências” (JACQUES, 2012, p. 23). Para que errar e como errar na cidade? A experiência do contato efetivo com a cidade possibilita a apreensão e criação de outros lugares, lugares da alteridade, lugares da prática e ação em oposição a simples representação. Expor o corpo em uma experiência errática é propor uma postura crítica e resistente da disciplina e ordenação urbanística. Ser contrário à felicidade pela passividade e a favor da felicidade na ativação e apropriação dos lugares urbanos. Os situacionistas já entendiam o jogo e a criação de espaços lúdicos na cidade como potentes atitudes criadoras, mais próximas do uso do que das funções.

Segundo Fuão (2014) a reta é a forma característica dos lugares da errância. A reta aguça a curiosidade para desvendar os acontecimentos de todo percurso, pois a totalidade só pode ser percebida durante o trajeto, e, mesmo assim, de maneira temporal, não acompanhando o que foi deixado para trás. A reta estimula a caminhada, o desejo de seguir em frente. De forma análoga à ideia da reta, Deleuze (1997) entende o lugar liso como o lugar nômade, lugar da projeção de ocupar sem preocupar com a distância métrica, do infinito horizonte.

Durante as travessias os elementos estruturadores que propiciaram o deslocamento e transporte foram: a rua, a ponte e a aduana. No entanto, esses elementos variavam conforme a escala, a largura, os tipos de usos e, às vezes, também, acolhiam trechos da espera na simultaneidade da esperrância. A seguir descrevemos cada um dos elementos baseados na vivência das cidades-gêmeas.

4.1.1 A rua

Morfologicamente a rua é entendida como o espaço de circulação viária que delimita a conformação das quadras, conjunto responsável pela estrutura da malha urbana. Segundo Carlos Nelson (1988, p. 91):

> As ruas são importantíssimas. Não se pode conceber uma cidade sem elas (...). Se não existissem, não haveria troca de espécie alguma, pois servem de suporte ao deslocamento de pessoas, veículos, mercadores, informações. Mas não é só isso; territórios de ninguém e de todo mundo, são o palco onde se desenvolvem os dramas e representações da sociedade.

A diversidade das ruas pode ser observada pelas formas, escalas, densidades, conectividades, usos e ocupações. A combinação desse conjunto de fatores gera para o pedestre sensações de acolhimento ou repulsa, hospitalidade ou hostilidade tornando o desenho urbano uma peça fundamental para estimular a pluralidade de *afecções*. As ruas estão em constante processo de transformação, algumas se revitalizando outras se degradando. E, por ser um bem de uso coletivo, a riqueza dos acontecimentos potencializa os encontros e se torna palco da imprevisibilidade e do possível.

As ruas de interesse da pesquisa são as ruas do contato mais efetivo entre as cidades-gêmeas, as ruas que acompanham a linha de fronteira. Não são somente ruas, são também passagens, portas de acesso para um outro país, uma outra cultura, para o outro estrangeiro. Essa rua é o ponto de contato, a faixa de ebulição que não pertence a nenhuma jurisdição política específica, pois é um lugar internacional que pertente a todos ao mesmo tempo. Então, ao percorrer em sentido longitudinal trechos dessas ruas encontramos diferenças impactantes que dizem muito sobre a relação fronteiriça que se estabelece nessas cidades.

Apoiados pelos estudos das formas de acolhimento de Fernando Fuão (2014) e Celma Paese (2016) percebemos três formas distintas durante a travessia pelas cidades-gêmeas de fronteira seca. A reta, nas cidades Chuí/Chuy; a península, nas cidades de Aceguá/Aceguá e a invaginação, nas cidades de Santana do Livramento/Rivera – como demonstrado na Figura 14.

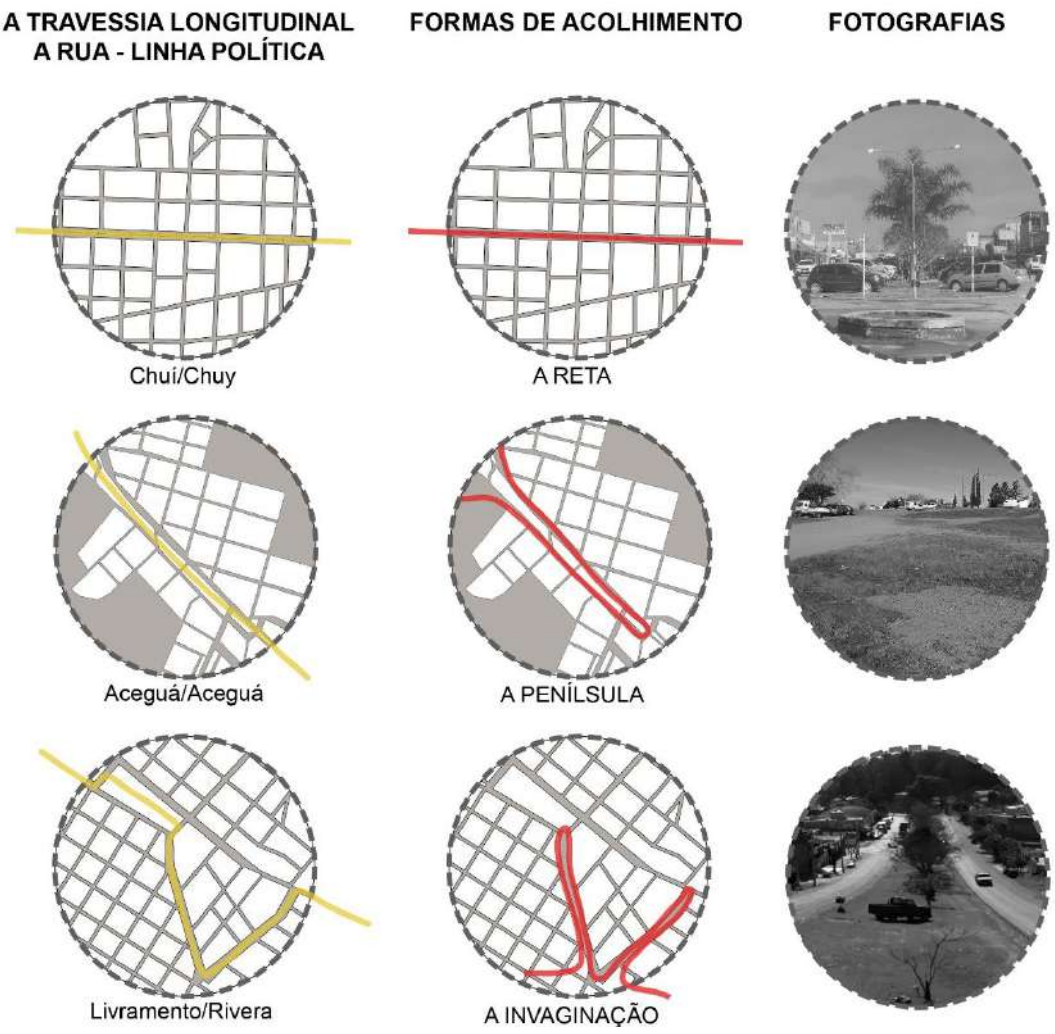


Figura 14: Relação esquemática das cidades-gêmeas de fronteira seca com as formas de acolhimento.
Fonte: dos autores, 2019.

A cidades-gêmeas Chuí/Chuy talvez sejam o exemplo mais explícito de como a reta, o desenho linear, incentiva seguir em frente para descobrir as surpresas das bordas. Essas cidades conurbadas apresentam um extenso canteiro central que sinaliza o caminho traçado pela linha política. Além disso essas ruas se conformam em uma topografia quase plana o que intensifica a prática da errância. Uma travessia longitudinal que percorre literalmente em cima da linha como em uma corda de *slackline* em que nos equilibramos para não sair do eixo, muito embora essa linha seja invisível aos olhos, mas perceptível nas sensações.

O desenho urbano do canteiro central é formado por uma estreita calçada de pedestre espremida pelo estacionamento de ambos lados que sufoca a passagem. Poucos foram os pedestres que encontramos no canteiro, a maioria das pessoas escolhia a calçada de um dos lados, ou de um dos países para poder transitar. O lugar não era convidativo, os poucos bancos que existiam estavam em condições precárias de manutenção, bancos de concreto quase sempre quebrados. Em alguns pontos observamos um bloco elevado, uma espécie de floreira, mas sem flores, somente terra. O piso de pedra irregular possuía um desenho interessante, no entanto com vários buracos e desníveis. Árvores de pequeno porte eram intercaladas com os postes de iluminação e alguns monumentos. Em cada esquina das ruas transversais, coincidentes entre países, uma ruptura no canteiro central. E quanto mais andávamos mais a sensação de que tudo se repetia.

Enquanto as avenidas e as calçadas adjacentes eram bem largas e espaçosas. As avenidas com elevado fluxo de automóveis, vagas para estacionamento e as calçadas ocupadas pelo comércio informal de ambulantes com seus expositores, além da movimentação de carga e descarga das lojas e dos consumidores.

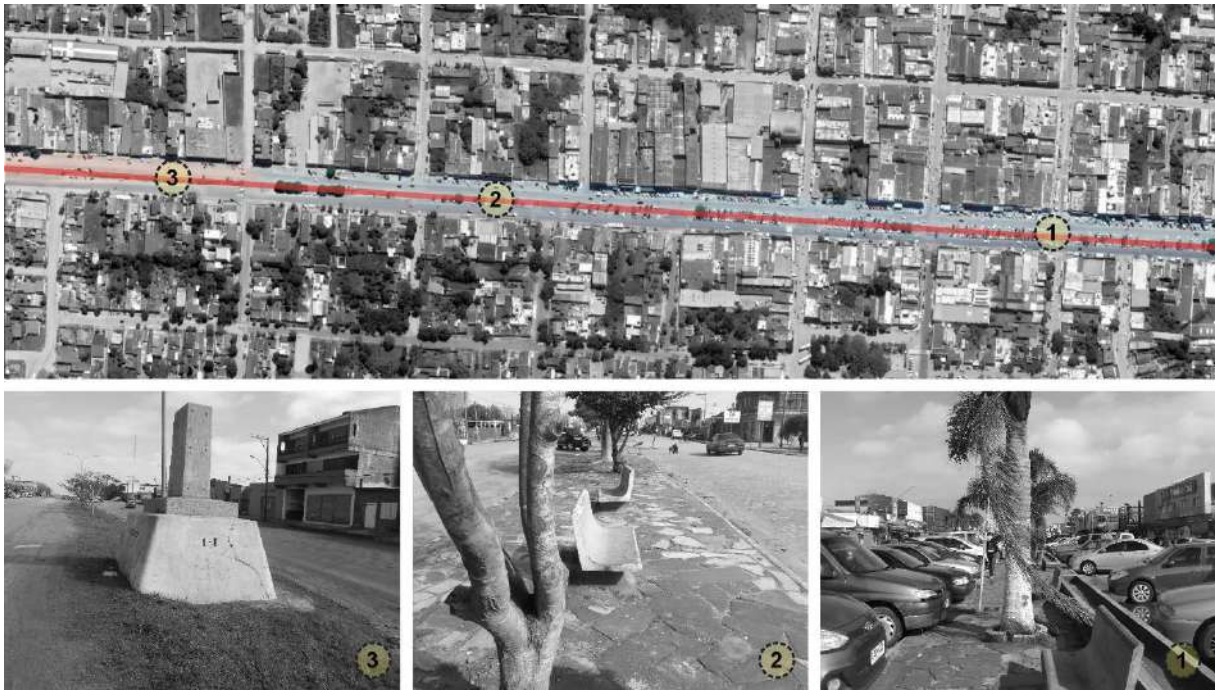


Figura 15: Fotografias dos trechos de travessia do canteiro central das cidades Chuí-Chuy (centralidade à esquerda em direção a periferia à direita) localizados pelo mapa aéreo (Google Earth). Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de Rafaela Barros de Pinho (2018).

A medida que percorríamos o canteiro (Figura 15), distanciando do centro da cidade em direção a periferia, observamos que o número de carros estacionados diminuía assim como o fluxo e euforia do comércio. Um pouco mais adiante, o piso de pedras terminava para dar início ao saibro e grama. Nesta parte encontramos mais a presença de cavalos, carroças e carros abandonados. E, pela primeira vez, avistamos um dos marcos fronteiriços que

relembrou nossa presença neste local binacional e plural. Um símbolo numerado por uma ordenada e abscissa, mas que no entorno passa quase despercebido, abandonado.

Na periferia da cidade a linha de fronteira se torna mais diluída e confusa, propícia para fazer vazar, ou como ressalta Celma Paese (2016, p. 145), o movimento na reta é muito simples, “para frente ou para trás ou para as bordas, a reta sempre tem uma saída”. O controle fiscal e militar das aduanas, afastado alguns quilômetros dessa linha, não possuía uma vigia diretamente, mas no momento em que intervíamos e rompíamos naquele espaço – seja com filmagens, fotografias, colando adesivos da nossa logo da pesquisa ou pelo simples fato de andarmos em bando – tínhamos certo receio da represália. Pois, ao mesmo tempo que nos sentimos livre neste lugar público de indeterminação, expúnhamos nossos corpos a qualquer evento inesperado, seja um evento bom ou ruim. Percepções que condizem com a errância na reta, “o espaço da esperrância, onde tudo acontecer” (PAESE, 2016, p. 145).

O canteiro internacional do Chuí/Chuy propiciou a sensação de um grande abismo entre as cidades, principalmente em sua centralidade, as pessoas o usavam como uma ponte transversal para chegar no outro lado, seja para fazer compras no *free shop*, apreciar as praças do lado uruguaio, ou para fazer as compras no supermercado brasileiro. Quem arriscava no entre, além do nosso grupo, eram carros estacionados ou cavalos. Habitar o entre exige certo desprendimento de si e, quiçá, inconscientemente, muitos necessitavam da segurança que a identidade garante, de saber exatamente o lugar que está, se em um país ou em outro.

O abandono do canteiro, até mesmo na fala dos entrevistados (descrito no apêndice), pode ser lido também como uma forma de negação, hostilidade e segregação. Por mais que existam trocas efetivas, acordos de cooperação e amizade, a linha imaginária está presente

e divide os dois lados ainda que conectados. Se no lugar do canteiro houvesse um muro alto com alguns portões de passagem espaçados, sempre abertos, poderíamos ter uma situação semelhante da indiferença que encontramos durante a experiência. Os próprios moradores se contradiziam em suas falas sem perceber, acreditavam que “somos uma cidade”, mas em outro questionamento relatavam “faço isso do outro lado”.

Através da cartografia, das caminhadas, escutas, encontros, percebemos que existem moradores das margens de ambas cidades que não frequentam ou ultrapassam a linha divisória, residem somente em um dos lados. Fato justificável quando grande parte do público que faz a travessia são os que tem poder de compra, ou os que trabalham informalmente. A linha capital que segrega e não possui outros atrativos que não seja o comércio.

Recorremos à *collage* (Figura 16), um dos procedimentos metodológicos da pesquisa, para expressar em outra linguagem (imagética) essa experiência errática pela linha reta da fronteira das cidades Chuy/Chuí. Como descrito no capítulo 1.3.5, a importância da *collage* está no processo e não no produto final, o ato de procurar, recortar e encaixar elementos distintos possibilitou a reflexão e discussão sobre esse lugar do entre. Foram muitos os testes, as danças e sobreposições de outras figuras até que o abismo encontrou seu caminho para rasgar a rua. A fenda possui algumas pontes de simples circulação que, em grande parte do tempo, está vazia de usos, embora ainda assim esteja cheia de sentido e potencialidades. A figura do dinheiro foi a primeira a se aproximar da *collage*, a circulação do real, peso e dólar que se reflete nas sacolas de compras e nas calçadas circundantes dos *free shops*. Contudo, a figura do dinheiro não está refletida de modo equilibrado nos investimentos para a infraestrutura e saneamento básico, como relatado no apêndice.



Figura 16: A fenda capital em Chuí/Chuy. Fonte: dos autores, 2019.

Uma outra experiência dos lugares erráticos através das ruas foi nas cidades-gêmeas de Aceguá/Aceguá, que se aproxima da forma península:

> (...) é uma reta que se transforma em concavidade no final, como se esta fosse a resposta ao caminho do errante. No seu final sempre está o abraço da espera que aguarda aquele que chega para ver mais além ou que simplesmente gira o corpo esperando o outro errante que talvez chegue na concavidade. A península é reta e concavidade. Pode ser porta e ponte, tudo depende do espaço que a guarda. Não é fácil ter uma finalidade para isso. Tudo depende do encontro que se espera, que pode ser encoberto (PAESE, 2016, p. 148).

A linha de fronteira corta as cidades de Aceguá/Aceguá passando por avenidas, uma praça e um extenso canteiro. Essas cidades já possuem uma topografia mais acidentada o que contribuiu para momentos de surpresa durante a travessia. Se iniciamos a caminhada no sentido noroeste para sudeste percebemos que no final da travessia reta somos acolhidos por uma concavidade no outro extremo, local próximo à praça que possui dois grandes marcos fronteiriços.

O primeiro canteiro com aproximadamente 30 metros de largura, diferenciava do estreito canteiro do Chuí/Chuy, mas se assemelhava pelo abandono. Esse largo carteiro que acontecia em uma leve subida é um local usado para estacionamento de veículos e também de cavalos, sem nenhuma infraestrutura adequada, somente terra e gramado. Um grande vazio entre as duas avenidas também largas, o que aumentava consideravelmente a distância entre as testadas das edificações. E, é de frente para esse canteiro que estão os prédios de *free shops*, uma arquitetura espetacular em um entorno urbano mesclado com características rurais.

Caminhando pelo centro do canteiro éramos estimulados a prática da errância, seguíamos pela linha reta na curiosidade de desvendar o que acontecia além daquele topo. Como essas cidades são muito pequenas a proporção da caminhada também foi mais rápida, sendo esse cenário do abandono do canteiro o mais recorrente.

Contudo, para nossa surpresa, ao chegar no topo notamos que o largo canteiro dava lugar a uma simples praça, mais estreita e com diversos usos. Porções gramadas, floreiras, bancos espaçados, monumentos, luminárias, vegetações pontuais e playground. E, as ruas de ambos lados se duplicaram separadas por pequenos canteiros centrais com grama rasteira e flores. Um cenário totalmente distinto do canteiro-estacionamento. E, como veremos na próxima seção, durante a nossa experiência a praça estimulou a espera, convidou para a pausa. Aquele trecho representava a concavidade, lugar em que se é acolhido e que também se acolhe na observação dos acontecimentos do entorno. No momento da nossa travessia notamos um senhor sentado em um dos bancos, pais brincando com as crianças no playground e outras pessoas que carregavam cadeiras de praia e formavam um círculo promovido pelo mate e bergamota.

Nas ruas o movimento de veículos e de trabalhadores fazendo a manutenção das vias, uma diversidade de atividades, ocupações, usos que nos faziam abstrair que ali passava uma linha de fronteira. Como se a concavidade da península diluísse essa linha política e tornasse “borrosa” a definição dos limites. E, no final da praça, um dos maiores marcos fronteiriços, que diferente do Chuí/Chuy que passava despercebido, o de Aceguá/Aceguá era um ponto de atração. No entanto, a presença desse marco não foi a lembrança de que ali se dividia os países, mas sim que ali era o encontro dos países. Interessante perceber como um mesmo

desenho de um monumento, como o marco, pode comunicar percepções diferentes mediante o lugar que está inserido e as relações de aproximação ou repulsa.



Figura 17: Fotografias dos trechos de travessia do canteiro central das cidades Aceguá/Aceguá (1. canteiro-estacionamento; 2. Praça Internacional e 3. marco fronteiriço) localizados pelo mapa aéreo (Google Earth). Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de Vanessa Fornek; Carolina Clasen e Taís Beltrame dos Santos respectivamente. Edição dos autores (2018).

No mapa da Figura 17 é possível perceber a grande quantidade de vazios urbanos nas quadras, além da pequena escala da cidade como um todo. Esses vazios urbanos podem ser lidos como poros, locais onde vazam, permitem a passagem tanto de acesso, visuais como

de todo tipo de contrabando. As diferenças entre essas cidades são mais difusas. Em muitos momentos da caminhada precisamos do auxílio de mapas e GPS para identificamos com certeza em qual país estávamos. O próprio desenho das habitações mesclava materiais e formas e não conseguíamos distinguir tão facilmente como em outras fronteiras. Ou seja, mesmo tendo uma rua como divisa, a sua grande largura; os vazios urbanos; as misturas de texturas e formas nas edificações; as características rurais como a tranquilidade, presença de carroças e cavalos, ruas de saibro, paisagem natural, tudo isso fortalecia a sensação de ser realmente uma cidade única.

Nas entrevistas com moradores o discurso de unidade entre as cidades estava presente, mesmo na conversa com os gestores políticos em que foram sinceros em descrever as dificuldades burocráticas em projetos de integração. As cidades de Aceguá/Aceguá vivem essa linha, principalmente nessa curvatura da península, mas no canteiro-estacionamento também promovem eventos esporádicos, como na comemoração da independência do Uruguay ou na semana farroupilha. Diferente do Chuí/Chuy que percebemos um abismo na linha de fronteira, Aceguá/Aceguá demonstra exatamente o contrário, fazendo da linha um local de integração que atrai tanto os moradores brasileiros, uruguaios e estrangeiros.

Reforçando essa nossa percepção na travessia, um dos gestores uruguaios nos mostrou o recente projeto de revitalização para essa parte do canteiro-estacionamento. A idealização do projeto é promover uma grande praça seca com um simples desenho de piso e anexar mobiliários e monumentos simbólicos. Um desejo que é compartilhado por ambos os países e que, provavelmente, intensificará novas apropriações.

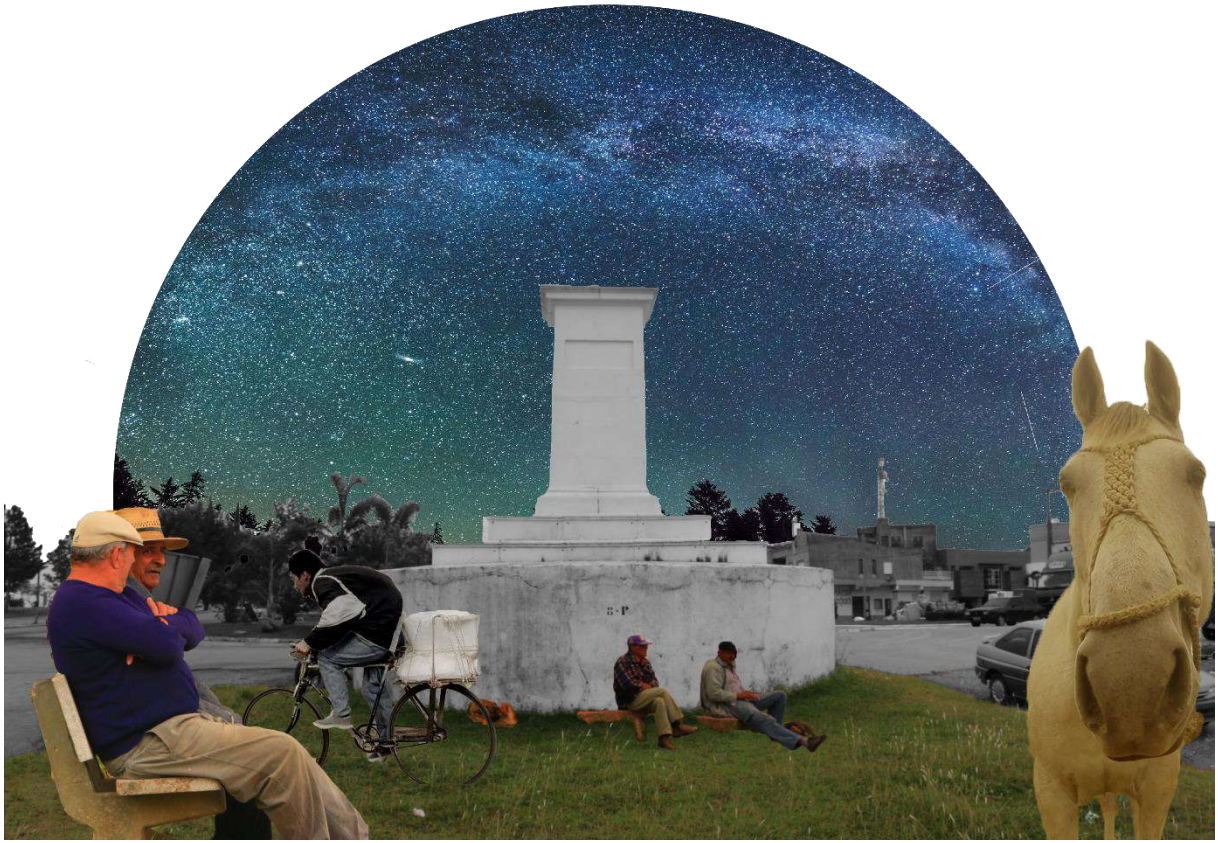


Figura 18: Aceguás da surpresa, a fusão do puro acolhimento. Fonte: dos autores, 2019.

A Figura 18 dialoga com esse universo acolhedor das “Aceguás”. Segundo informações da prefeitura de Aceguá/BR[61], o nome aceguá originário da língua tupi *yace-guab* dentre outros significados quer dizer “lugar de descanso eterno”, local escolhido pelos indígenas pela altura e visão panorâmica acreditando estar mais próximo do céu e, por isso, garantia conforto e alento para passar seus últimos dias de vida. Fazendo alusão a essa informação a *collage* carrega um céu de constelações rizomáticas, das infinitas redes de combinações e desenhos na linha de fronteira.

No centro da *collage* o marco, neste caso o símbolo do encontro e das *afecções*, um portal de acesso a hospitalidade condicional. A rua península possibilitou a prática da esperrância de “esperar na errância, errar na espera. Bordas, limites de uma situação em intermitente deslocamento” (FUÃO 2014, p. 65). Amorosamente o fragmento dos animais (cachorros e cavalo), recortados do contexto que estavam em outra fotografia, se adaptaram rapidamente na combinação com o novo cenário. Da mesma forma, o personagem do filme *“El baño del papa”* carregando uma bacia sanitária na garupa de uma bicicleta reflete as inúmeras formas de contrabando em uma fronteira tão aberta e porosa como em Aceguá/Aceguá.

Por fim, o último exemplo de outra tipologia de rua foi experienciada na densidade das cidades-gêmeas Santana do Livramento/Rivera. Essas cidades se diferenciam tanto pela escala e densidade urbana como pela topografia. A linha de fronteira acompanha, predominantemente, o divisor de águas na linha de interflúvio, ou seja, percorríamos em

[61] Câmara de Vereadores de Aceguá. 2015.
Disponível em: <http://acegua.rs.leg.br/institucional/historia/um-pouco-da-historia-do-nosso-acegua>. Acesso em: jan. 2019.

“zigue-zague” para permanecer dentro da travessia longitudinal. Com isso cada ponto de inflexão da reta possibilitava uma nova surpresa. A errância estimulada pela reta e a espera estimulada pelas dobras.

Analisamos somente um dos trechos como exemplificação, pois o acolhimento em forma de invaginação se repete ao longo de todo trajeto. Essa forma, de grande acolhimento, é formada por duas penínsulas, como define Celma Paese (2016, p. 148):

> (...) quem penetra na invaginação sente-se acolhido desde que penetra na sua porta. Durante a errância, as surpresas podem vir pelas bordas, como se à espreita, nunca pelo centro. No seu final a lógica se inverte: quem aguarda na concavidade do final da forma pode ser surpreendido por aquele que transpassa sua porta, ou não, de contingências.

No trecho escolhido (Figura 19) observamos como acontecem essas diferentes trocas, nos pontos de dobra e inflexão encontramos o acolhimento, na maioria das vezes com a presença do marco fronteiriço ou por eventos inéditos. E, durante a caminhada pelas retas no impulso de seguir em frente e alcançar o topo, também éramos surpreendidos por acontecimentos que chegavam pelas bordas.

No primeiro nó (Ponto 1 da Figura 19), depois de chegar de outras invaginações, encontramos uma rotatória com um marco fronteiriço e a vista de um largo canteiro central em uma íngreme subida (dentro da complexidade da cidade também foi preciso da orientação das coordenadas para garantir que estávamos no caminho certo). Esse ponto da dobra nos acolheu talvez como uma pausa para garantir o fôlego da subida que nos aguardava. O canteiro gramado dividia as ruas de mão dupla de cada país, possuía uma linha de árvores de porte médio que acompanhavam o percurso da linha política, intercalado a bancos e floreiras de concreto coloridos. No momento da travessia encontramos cavalos amarrados as

árvores e lixo espalhado no chão e nos bancos, o que influenciou que nossa espera nesse ponto tenha sido mais rápida.



Figura 19: Fotografias dos trechos de travessia nas cidades S. Livramento/Rivera (1. canteiro central; 2. vista no topo do marco fronteiriço e 3. ocupação de vendedores ambulantes) localizados pelo mapa aéreo (Google Earth). Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de Valentina Machado e Rubens Leal (2018).

A travessia do ponto 1 ao 2 incentivou a prática da errância, a linha reta do canteiro favorecia a caminhada em busca do inusitado. Mas, em alguns trechos fomos acolhidos pelos acontecimentos das bordas. Devido ao uso majoritariamente residencial, observamos as crianças que brincavam atravessando de um lado para outro; a conversa e risos dos moradores sentados nas cadeiras de praia em uma das calçadas; a escuta do português

mesclado ao espanhol; a percepção das diferenças construtivas e dos materiais das edificações de cada lado.

Quando chegamos na segunda inflexão (no ponto 2 da Figura 19) fomos acolhidos pela composição de grandes pedras coroadas por outro marco fronteiriço, como se tivéssemos ganhado um brinde/prêmio pela cansativa subida, pois ao alcançar o pé do marco ganhamos uma vista panorâmica encantadora das cidades-gêmeas. Um dos pontos em que mais resistimos para seguir em frente, a visual nos ludibriava ao mesmo tempo que já saciava nossa curiosidade dos lugares que ainda atravessaríamos. Nos sentimos seguros com a percepção do todo. E, foi ali, na concavidade da invaginação, que fomos atravessados por uma narrativa que transpassou a porta, de onde não imaginávamos surgiu um senhor simpático que nos contou sobre seus desejos de ver aquele canteiro melhor equipado e com mais conforto para moradores e turistas. Ruas que propiciavam distintas formas de acolhimento.

Depois dessa pausa seguimos a errância em um movimento de descida, agora percorríamos por um canteiro central mais estreito e com uma melhor infraestrutura de pavimentação e mobiliários (trecho 2 a 3 da Figura 19). No entanto, diferente da experiência anterior, essas ruas formavam uma única avenida, a Paul Harris, em que do lado brasileiro era a mão que descia a avenida e do lado uruguaio a mão que subia. Ou seja, nessa reta de entrelaçamento entre países a integração era mais efetiva, assim como a nossa confusão para identificar em que país percorríamos. Essa avenida de uso misto, sobretudo de comércios e serviços, estava muito movimentada pelo fluxo de veículos e pessoas, sendo que a maioria dos pedestres caminhavam pelo canteiro central, alguns sentavam nos bancos com as sacolas de compras enquanto outros faziam o deslocamento rotineiro.

A avenida Paul Harris também nos incentivava a seguir a errância acompanhando a linha reta do canteiro, porém de forma mais lenta, pois os eventos das bordas e do próprio centro eram mais frequentes. O canteiro acolhia diversos usos como a barraquinha da troca de chips de celulares e a venda de artesanatos e objetos como evidenciado no ponto 3. No final da avenida fomos recepcionados por uma outra concavidade, um senhor expôs toda sua mercadoria no canteiro, utilizando as árvores como suporte do varal de redes, enquanto trabalhava ali mesmo lixando bancos de madeira. Aquela movimentação nos atraiu, insistimos em ficar mais um tempo acompanhando o trabalho, as cores e texturas daquele ponto. E logo a frente enxergamos a grande Praça Internacional que seria um outro ponto de acolhida.

As ruas de interseção entre Livramento e Rivera foram as mais diversificadas, cada dobra uma nova porta-surpresa com diferente desenho urbano, apropriações e *afecções*. Além desse trecho descrito ainda percorremos a Praça Internacional, o Cerro do Marco, pequenas ruelas e também a avenida das paineiras, como já descrito no apêndice. A *collage* da Figura 20 apresenta justamente essa pluralidade de acolhimentos que as seguidas invaginações asseguraram. Portas da descoberta, do encontro, da passagem e também da pausa. Algumas ruas com maior fluxo de veículos e pessoas, outras mais tranquilas. Ruas em que moradores habitavam o entre, a linha de fronteira, e outras em que só recebiam estacionamentos de carros.



Figura 20: Entre portas e painas em Livramento e Rivera. Fonte: dos autores, 2019.

No centro da Figura 20 a imagem da paineira, espécie que foi plantada em um trecho da linha demarcatória servindo de marco visual. A paineira, assim como as relações fronteiriças, passa constantemente por períodos de modificação, períodos secos, floridos e dos frutos. Na época seca deixa transparecer seus grandes espinhos no tronco e galhos; na época de floração embeleza os canteiros formando uma linha cor de rosa; e, na época dos frutos deixa cair sobre a terra a paina, um algodão branco que encobre os canteiros remetendo a neblina ou a neve.

Fazendo uma analogia das fases biológicas dessa espécie com as relações fronteiriças podemos associar os espinhos aos processos burocráticos e as rígidas legislações que engessam, muitas vezes, as trocas e possibilidades de integração entre países. As flores representam os acordos de amizade que funcionaram entre as cidades, como a concretização de uma Praça Internacional, a permissão de moradia e trabalho ao morador fronteiriço em ambos lados, dentre outros. E, a paina, que seria o fruto dessa relação complexa da fronteira são os avanços e também os retrocessos. Assim como o algodão é um fragmento nebuloso, os resultados dessas trocas também são nebulosos. Pois, na medida em que facilitam as negociações comerciais de grandes empreendimentos, não incentivam a inclusão de famílias em situação de vulnerabilidade social e econômica nos encontros e partilhas socioculturais. Dessa forma, a paineira, símbolo de transformações constantes, aparece em destaque na *collage*, relembrando que atrás de cada porta se esconde outros movimentos sejam eles flores ou espinhos.

A diversidade de cada uma dessas ruas, seja no centro ou na periferia, refletem os níveis de maior ou menor integração entre as cidades. Depois de todas essas vivências nas travessias percebeu-se que as cidades que ocupam a linha de fronteira, que vivem o entre,

esse lugar de indeterminação, são as cidades que mais “furam” a lei e buscam se articular independentes do governo central, quando possível, promovendo assim mais acordos de amizade e reforçando os laços. Ao passo que as cidades em que não ocupam efetivamente a linha de fronteira e preferem a segurança identitária da localização de um dos lados, são as cidades mais frágeis em negociações.

Um exemplo nítido dessa afirmação está nas cidades de Aceguá/Aceguá, a menor cidade-gêmea da fronteira Brasil-Uruguay e a primeira a promover um saneamento básico integrado, embora com muitos percalços para integralidade da construção, mas que já está sendo referência para outras fronteiras. Assim como Livramento/Rivera que promoveram a primeira Praça Internacional no mundo, sendo visitada por muitos estudiosos e curiosos. Ao passo que no Chuí/Chuy, vivem em uma situação delicada de acordos e desacordos sendo reconhecida pelo comércio de *free shops* e não por incentivarem medidas de maior integração entre as cidades.

Sendo assim, a apropriação da linha-rua pode ser um dos indicativos, um termômetro, das transformações que as cidades-gêmeas percorrem ao longo do tempo.

4.1.2 A ponte

A ponte, assim como a rua, inspira a prática da errância, símbolo de ligação e comunicação entre as diferenças, sejam elas físicas, territoriais e também políticas, culturais e sociais. A ponte em questão é a ponte internacional, símbolo de transição e possibilidade de deslocamento entre dois países separados pelo recorte do rio. Como no trecho da música

“a ponte” de composição de Lenine e Lula Queiroga (1997), percebemos a funcionalidade de atravessar diferentes territórios:

> Mas como é que faz pra sair da ilha?
> Pela ponte, pela ponte
>
> A ponte não é de concreto, não é de ferro
> Não é de cimento
> A ponte é até onde vai o meu pensamento
> A ponte não é para ir nem pra voltar
> A ponte é somente pra atravessar
> Caminhar sobre as águas desse momento.

A ponte como elo territorial e, também, propício para alcançar o campo dos pensamentos subjetivos, ou como destaca Fernando Fuão (2012b), a ponte como travessia horizontal da materialidade do ir e vir e, a ponte como travessia vertical do significado de ascender (acima da ponte) e descender (abaixo da ponte).

No entanto, os encontros mais duradouros não aconteceram em cima da ponte, mas sim debaixo da ponte, seja dos barqueiros que passavam com suas mercadorias no limite da linha pelo rio; ou pelos diferentes usos das bordas, das ocupações de moradias irregulares, dos acampamentos ciganos ou de grandes infraestruturas de parques. Talvez guiados pela velocidade dos automóveis e pelo estreito passeio, por vezes inseguro, a travessia em cima da ponte foi mais rápida do que gostaríamos. Pois o sentido vertical que a ponte coloca nossos corpos é muito atrativo, estar ali no entre países, entre espacialidades, entre céu e terra nos entorpece e conseguimos nos questionar como corpos-desejantes.

Nas três pontes internacionais que atravessamos percebemos que em cima da ponte estava a superficialidade da passagem, enquanto embaixo da ponte a profundidade dos

encontros. Seguimos em linha reta sempre observando as transformações da borda, atentos as movimentações e acontecimentos momentâneos. Na Figura 21 esquematizamos as três formas de acolhimento durante essas travessias pelas cidades-gêmeas de fronteira molhada. A reta, a enseada e as pequenas enseadas nas cidades de Jaguarão/Rio Branco e Quaraí/Artigas e, a reta, a enseada e a ilha e a reta e a enseada em Barra do Quaraí/Bella Unión.

Nas cidades de Jaguarão e Rio Branco, a ponte Barão de Mauá é a ponte de menor comprimento sob o rio, se comparada as demais cidades-gêmeas. Uma das primeiras pontes a ser construída, ainda na década de 30, hoje, bem tombado e gerido por uma comissão binacional. O desenho das torres e arcos da ponte são os atrativos do cartão postal das cidades, símbolo de integração, mas também símbolo que marca o limite político territorial dos países.

A travessia iniciou pelas bordas do lado brasileiro em que fomos surpreendidos por uma ocupação de ciganos (ponto 1 da Figura 22), bem próximo do limite da ponte. Uma mistura de vazio, abandono e apropriação do espaço. Entendemos que esse cenário é formado por uma pequena enseada, uma forma de acolhimento que abrange uma grande área de fácil entrada e saída. De acordo com Celma Paese (2016, p. 146) “a forma é acolhedora em sua grande abertura e também é a de mais fácil chegada e percepção do horizonte à frente”. A bela paisagem natural formada pelo Rio Jaguarão e, também, composta pela ponte fazia daquela pequena enseada um lugar de espera e acolhimento, muito embora houvesse situações de hostilidade como o lixo espalhado e o cheiro de esgoto sendo lançado no rio.

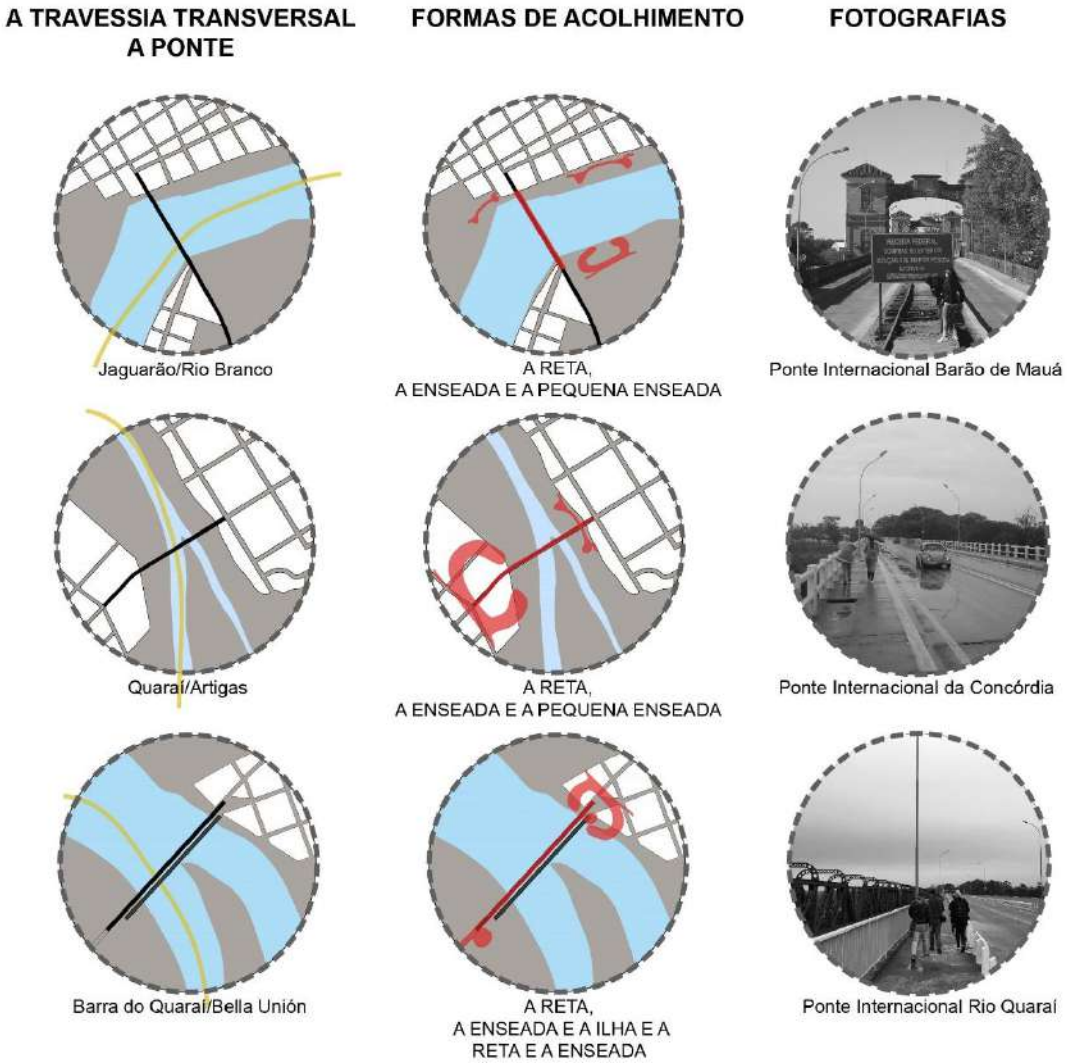


Figura 21: Relação esquemática das cidades-gêmeas de fronteira molhada com as formas de acolhimento. Fonte: dos autores, 2019.

Passando debaixo de um dos arcos da ponte observamos só a ocupação de veículos estacionados, sem nenhum rastro de outro uso. Chegando na outra porção do lado brasileiro, em um contexto diferente nos deparamos com banquinhas de comércio e um grande largo de frente para o rio (ponto 2 da Figura 22). Mesmo sem uma infraestrutura adequada aquele largo nos atraia, éramos acolhidos pela visual do rio em composição com a borda do outro lado. Por isso entendemos que aquele cais também se compunha de uma outra pequena enseada, formada pela concavidade do encontro. O simples fato de existir uma aproximação mais efetiva com o rio colocava os nossos corpos em condição de espera, de sentar em um dos degraus da escadaria e observar a fluidez do rio, o voo livre dos pássaros e também o desprendimento dos barqueiros que faziam as travessias.

Enquanto a travessia pela ponte iniciou pela lateral, na subida de uma escadaria – a escada que assim como a ponte é um outro elemento de ligação e ascensão. Formada por calçadas de pedestres em ambas extremidades e, no centro um canteiro com o rastro dos trilhos do trem (ponto 3 da Figura 22). Devido a combinação do sol naquela manhã a sombra dos balaústres da ponte na calçada formava um desenho interessante. Ora andamos pelas calçadas, ora pelo canteiro em uma travessia transversal pela linha de fronteira. O movimento da caminhada era contínuo, não sentíamos seguros de fazer longas paradas, seja pelo fluxo dos veículos ou pela pressa de outros pedestres. Nas torres do lado brasileiro o vazio, e nas torres do lado uruguaio o controle das compras feito por guardas. Uma travessia tranquila, mas diferente da rua, a percepção que estávamos atravessando para um outro país era mais presente, talvez por ser uma travessia transversal influenciou essa sensação de descolamento entre territórios.

Por possuir uma curta extensão quando percebemos já estávamos no outro lado, uma passagem rápida, sem muitas surpresas. Por isso se aproxima da reta dessa necessidade de chegar a outro lugar na expectativa que algo ou alguém nos espera. Durante a passagem pela ponte os trilhos do trem nos contavam histórias dos tempos de ouro das charqueadas e, hoje, avistávamos os grandes prédios de *free shops*. Marcas, cicatrizes do tempo.

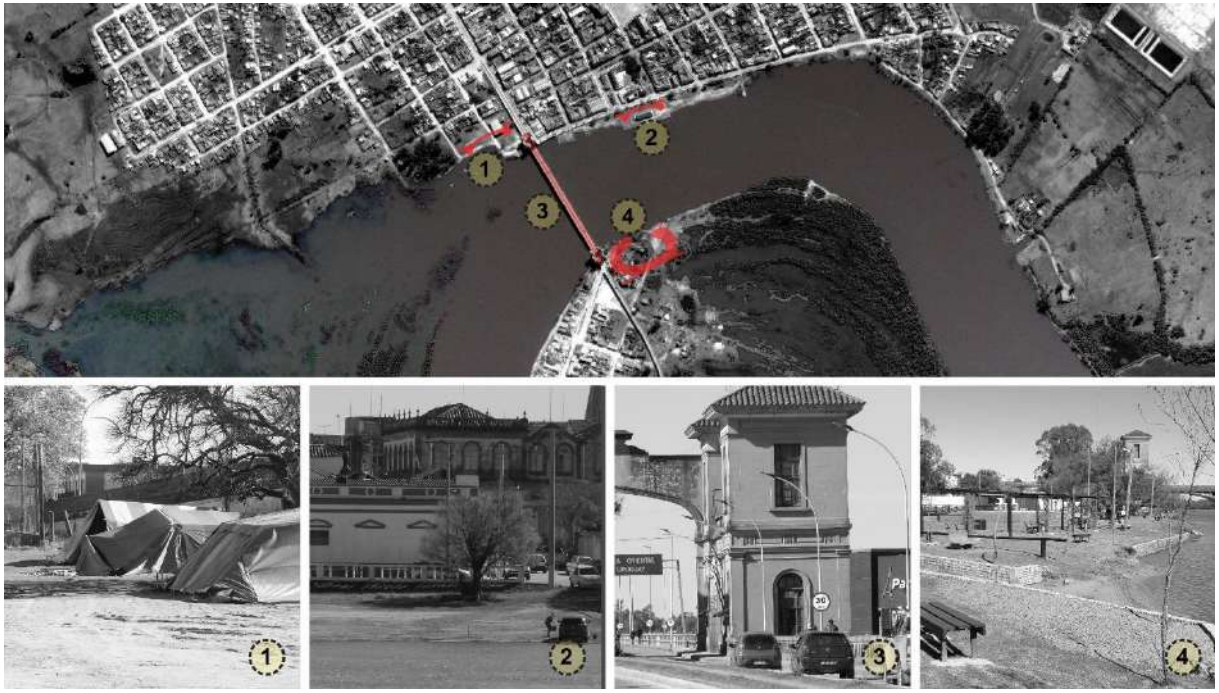


Figura 22: Fotografias dos trechos de travessia nas cidades Jaguarão/Rio Branco (1. acampamento cigano; 2. cais do porto, 3. ponte Barão de Mauá e 4. Parque El Remanso) localizados pelo mapa aéreo (Google Earth). Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de Valentina Machado, Flavio Baumbach e Luana Detoni.

Ao descer outra escadaria para chegar na borda uruguaia, avistamos uma grande régua numerada que controlava o nível do rio, as marcas de 12 e 15 metros acima do nível natural estavam manchadas, outro registro de movimentação e transformação da paisagem. Do alto da ponte já avistávamos o Parque *El Remanso* (ponto 4 da Figura 22) que possuía uma força imanente, impulsionando nossos corpos para adentrar aquela experiência. Diferente da pequena enseada, a enseada possui uma concavidade mais profunda, a mais acolhedora de todas as formas. A largura de abertura varia, quanto maior aumenta a possibilidade para entrada de novos acontecimentos. O parque, um pouco afastado das edificações e da ebulição dos *free shops*, estava escondido dentre a vegetação do entorno e, quando adentrávamos na concavidade, era uma espécie de janela que se abria para a vista do rio, da ponte e dos vizinhos brasileiros. Um lugar que estava preparado para nossa espera, várias opções de bancos, mesas, tablados que nos convidou a estar ali por mais tempo, sentimos seguros, protegidos pelo abraço das penínsulas.

O estado de permanência promovido pela pequena enseada e enseada serão melhor explorados nos próximos subcapítulos que intensificam a atenção sobre os lugares de espera. Neste momento pensamos na travessia da ponte, no movimento repetitivo de ir e vir. A *collage* da Figura 23 intenta auxiliar a percepção dessa travessia sob a Ponte Barão de Mauá, e logo de início faz uma analogia ao movimento do brinquedo de balanço. Brinquedo muito recorrente mundialmente que através de um pêndulo permite que a criança projete seu corpo em um movimento de subida e descida, de vai e vem repetidas vezes, porém é o próprio corpo que domina o movimento se mais veloz ou mais lento, se mais alto ou mais baixo. Atravessar essa ponte nos lembra dessa situação infantil do movimento contínuo de suspenção e descida,

mas sempre seguro de que se consegue tocar com a ponta dos pés o chão, a superfície que nos transmite tranquilidade tanto para o movimento de impulso como de freio.

E, junto com a movimentação visual e dos sentidos o som também acompanha esse balanço de vaivém e nos acalenta nesse constante processo de fuga e escape. Os filmes de terror e suspense utilizam da figura do balanço, principalmente aqueles metálicos mais antigos, em que no vazio da presença-criança, o vento é o protagonista do ruído do balanço, um ruído da angústia e medo de não poder mais acessar a vivacidade daquele movimento.

O ritmo, embora seja repetitivo nunca é o mesmo, o que reflete o conceito de Deleuze e Guattari sobre o ritornelo, do eterno retorno da diferença:

> O ritornelo está totalmente ligado ao problema do território, da saída ou entrada no território, ou seja, ao problema da desterritorialização. Volto para o meu território, que eu conheço, ou então me desterritorializo, ou seja, parto, saio do meu território (...) Ele (o músico) torna audíveis forças que não são audíveis, que não são... ele não representa o que é audível, mas torna audível o que não o é, as forças (...) (DELEUZE, 1989, p. 77).

Tanto o movimento de vaivém do balanço como do ir e vir na travessia da ponte, expressam esse sentido da força dos re-des-territórios. Nenhuma travessia pela ponte é igual a outra, os encontros, acontecimentos, agenciamentos estão sempre se atualizando e transformando. E, assim como o músico transfere as forças que o atravessam para a melodia, ou o pintor transfere para a pintura, nós, em um esforço ainda que primário (de recortar, testar, colar) aproximamos as forças experienciadas através da *collage* e escrita.

A figura da criança em vários tempos, do antes, durante e depois da travessia, remetendo a um passado-presente-futuro, atua impulsionada pelo desejo da espera e acolhimento. Walter Benjamin (2002) em “Reflexões sobre a criança, o brinquedo e a

educação” enfatiza que o desejo da criança pela repetição – de novo, de novo – demonstra uma vontade de dominar uma situação e cada vez superar suas expectativas acarretando o prazer em brincar daquela forma específica. Assim como atravessar a ponte pela primeira, segunda ou quinta vez, a cada nova travessia aumenta o conforto e a segurança de que conhecemos o caminho e imaginamos o que esperar, muito embora sempre podemos ser surpreendidos. Atravessar a ponte com muitas compras na mochila desvia a atenção para a movimentação dos guardas na aduana, assim como atravessar sozinho ou em bando, a pé ou de carro, tudo isso configura novas maneiras de conceber a travessia e os processos de ritornelo.

Ainda na *collage* a figura dos olhos no rio Jaguarão encarna a vigia e o controle das passagens, mesmo sendo uma fronteira com pouca presença militar o simbolismo da ponte, tanto por suas torres como por suas bandeiras, é um elemento que marca, define até onde termina um país, uma cultura para dar início a outra. Um pouco dessa relação da ponte é refletida pelo discurso dos próprios moradores, de evidenciarem que ao passar para o outro lado estão sob jurisdição de outro país, com outras regras. Olhos camuflados no rio, assim como os eventos históricos de disputas e guerras territoriais que o mesmo rio presenciou e também camufla em sua profundidade.

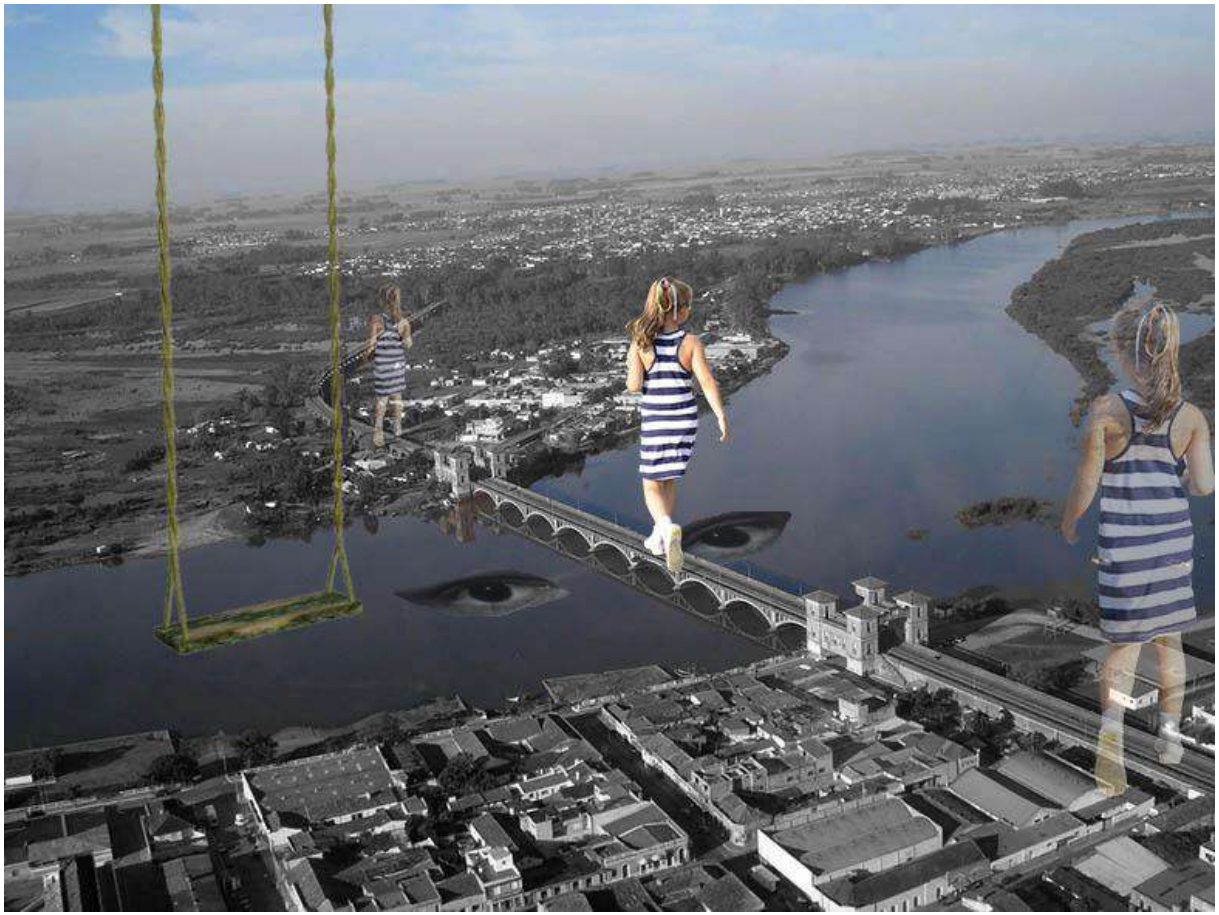


Figura 23: Os anseios da criança no balanço da ponte em Jaguarão/Rio Branco. Fonte: dos autores, 2019.

A localização dos *free shops* incentiva as compras, alguns turistas não adentram na centralidade da cidade de Rio Branco, interessados somente pelo comércio, usam a ponte como um trampolim de acesso ao consumo. E o aglomerado dos *free shops* parecem destoar do entorno natural e pacato das cidades. Os grandes outdoors, a arquitetura envidraçada e monumental misturada ao comércio informal e a passagem rápida dos turistas torna-se um local diferenciado. O controle da passagem na ponte é ainda mais rigoroso dentro dos *free shops*, das diversas portas de detectores de metais e seguranças. No entanto, um controle focado nas mercadorias, no excesso e fraudes na fiscalização de impostos, não preocupados com a simples travessia dos pedestres.

No caso das cidades de Jaguarão e Rio Branco a ponte contribui para criar um certo distanciamento entre os países, há uma boa convivência, mas sem muitos acordos de integração, cada um resolve seus problemas a sua maneira. Mesmo usufruindo de passeios turísticos, restaurante, até mesmo emprego do lado diferente ao que se reside, ainda sim as trocas são pautadas por valores identitários, ou seja, fazem questão de distinguir as características brasileiras e uruguaias, talvez com receio de uma fusão homogeneizante.

Semelhante a este caso, as cidades-gêmeas de Quaraí/Artigas também trazem a ponte internacional como um símbolo de divisão entre os países, a aduana uruguaia encontra-se na ponte enquanto a brasileira próxima a ela, ou seja, obrigatoriamente passamos pelas duas portas-controle, que intensificam a vigia no ato da travessia.

Uma ponte em curta travessia sob o rio Quaraí, mas que se estende sob terra firme até alcançar a diferença de nível topográfico entre as cidades. A única ponte que possui uma leve curvatura alinhando as travessias (ponto 2 da Figura 24). Talvez a ponte que causou

maior sensação de insegurança durante o percurso, influenciada pelos buracos na pavimentação da estreita calçada de pedestre, pela tipologia simples do guarda-corpo, pela intensa movimentação de veículo e, também, pela chuva constante que transferia maior cuidado e atenção em cada passo.



Figura 24: Fotografias dos trechos de travessia nas cidades Quaraí/Artigas (1. ocupação de moradias nas bordas; 2. ponte internacional da Concórdia e 3. Parque *Paseo 7 de Septiembre*) localizados pelo mapa aéreo (Google Earth). Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de Eduardo Rocha e Flávio Baumbach.

A arquitetura da ponte possibilitava a prática da errância em um deslocamento atento às bordas. Como já descrito no apêndice, no centro da ponte observamos as diferenças de ocupação das bordas molhadas. Do lado brasileiro moradias irregulares em áreas de

preservação permanente; o movimento dos carroceiros transferindo mercadorias ao barqueiro e muitas crianças brincando naquela região (ponto 1 da Figura 24). Entendemos que esse conjunto representava uma pequena enseada de acolhimento, uma abertura que mesmo em condições não ideais (ou idealizadas por um grupo dominante, elitizado) nos ensinava que esses moradores também fazem parte da estrutura social e denunciavam as formas de segregação. Neste panorama lembramos outro texto de Fernando Fuão (2012b) “Sob viadutos”, que compara os catadores que habitam debaixo dos viadutos como “anjos e mensageiros”, complementa:

> A representação desses mensageiros é rápida, seus corpos anunciam e denunciam tudo num piscar de olhos, sopram nos ouvidos as verdadeiras mudanças, e tornam a desaparecer. Na verdade eles vem para revelar-nos o avesso do mundo, a vida nua, que a maioria dos estudantes e professores desconhecem, e o fazem com uma dignidade que nenhum ser vivente é capaz de esquecer (FUÃO, 2012b, s/p.).

A presença desses moradores e trabalhadores informais representa, como bem lembrado nessa citação, a vida nua, o *Homo Sacer*, a vida humana que está dentro da política sempre como uma ameaça de romper e ferir com o poder soberano, no caso o Estado. Giorgio Agamben (2002) explica que a vida nua é excluída de forma inclusiva e é incluída através da exclusão, o Estado que deveria garantir e proteger os direitos e a equidade social, é o mesmo que provoca a segregação e permite a situação de abandono e precariedade dessas famílias. A resistência e permanência tanto dessas habitações como do fluxo do comércio ilegal entre carroceiros e barqueiros, expressa o coletivo de forças que polarizam a vida nua e o poder soberano.

Muitos direitos dessas famílias foram banidos, excluídos, mas ao mesmo tempo se tornaram libertos das regras e normas. No entanto, convivem com frequentes ameaças, seja

através de mandados jurídicos de despejos ou no confisco das mercadorias dos carroceiros, ou em medidas mais punitivas levam a reclusão em presídios – quando o poder soberano calca a vida nua. Por esses motivos entendemos essas ocupações como a pequena enseada que acolhe a resistência, a ruptura e nos ensinam estratégias de novos modos de construção que se adaptam as condições efêmeras desses modos de vida.

Do lado uruguaio encontramos um grande parque público com atividades esportivas e espaço preparado para contemplação e lazer, no entanto com pouco movimento naquela manhã chuvosa (ponto 3 da Figura 24). Em uma apropriação da borda totalmente distinta, o Parque *Paseo 7 de Septiembre*, – que homenageia no seu próprio nome o país vizinho – demonstra uma outra maneira de aproveitar a borda de forma inclusiva e democrática. A construção do parque acolhe os moradores, os estrangeiros, turistas e também as transformações do rio em seus períodos secos e alagadiços. A experiência de uma grande enseada que coloca os nossos corpos em posição de espera e alento. Na conversa com os moradores compreendemos que aquele parque é muito utilizado, principalmente, nas estações mais quentes do ano e recebem todo tipo de público, sem distinção.



Figura 25: Os olhos da pele em Quaraí/Artigas. Fonte: dos autores, 2019.

A travessia da ponte internacional da Concórdia, nas condições já descritas, colocou nossos corpos em uma situação de estreitamento, embora a visual fosse aberta e ampla, seguíamos em linha reta por aquele caminho apertado que só possuía duas opções de trajeto, a de seguir ou a de voltar. Enquanto nossos corpos estavam restritos a essa situação, nossos pensamentos flutuavam, alcançavam outros campos territoriais em uma visão periférica e não focal. A experiência possibilitada pela pedagogia da viagem e pelas errâncias transfere nossa atenção meramente visual e focal, para um evento tátil e periférico, “A própria essência de nossa vivência é moldada pela tatilidade e pela visão periférica afocal. A visão focada nos põe em confronto com o mundo, enquanto a visão periférica nos envolve na carne do mundo” (PALLASMAA, 2011, p. 10).

A *collage* da Figura 25 demonstra o rio Quaraí na complexidade de suas bordas, e nós estivemos imersos nesse cenário não como meros espectadores, mas como forças de atração envoltos por vários agenciamentos. “Todos os sentidos, inclusive a visão, podem ser considerados como extensões do sentido do tato – como especializações da pele. Eles definem a interface entre a pele e o ambiente – entre a interioridade opaca do corpo e a exterioridade do mundo” (PALLASMAA, 2011, p. 39). Nossos olhares fixos as diferentes realidades tocavam nossa pele que sentia a profundidade espacial, o peso e a escala. A fotografia pouco conseguia capturar a vivacidade daquelas distintas arquiteturas e suas apropriações, podendo muitas vezes ser mal interpretada quando afastada do contexto tátil.

Assim como no rio Jaguarão, o rio Quaraí também possui olhos de vigia e controle, porém mais seletivos. Olhos que não querem ver se fecham para as situações mais potentes. No contato efetivo com os moradores ficou nítido o desvio da conversa quando tratamos das habitações da borda, ou, quando falaram sobre o assunto, a solução seria retirar aquelas

famílias, mas sem pensar que outros caminhos seguiriam. Observavam o exemplo do país vizinho como um desejo ainda distante. Enquanto isso os catadores e barqueiros faziam suas travessias sob os olhares seletivos cumprindo o papel de mensageiros silenciosos.

No entanto, diferente de Jaguarão e Rio Branco, Quaraí e Artigas são cidades-gêmeas que estimulam mais projetos de integração, muito influenciado pela posição geográfica desfavorável da cidade de Quaraí, distante de outras cidades referência brasileiras, que de certa forma impulsionam acordos com Artigas. Acrescenta-se a esse fato que a cidade de Artigas, sendo uma capital, consegue articular e auxiliar com maior autonomia projetos com a cidade vizinha. Infelizmente, muitos dos desejos de integração como na área da saúde são esbarrados por burocracias políticas internacionais que enrijecem as trocas.

E, em uma situação semelhante quanto a posição geográfica distante de outros polos urbanos, as cidades-gêmeas de Barra do Quaraí e Bella Unión fortalecem os laços de integração, sendo dentre as fronteiras molhadas Brasil-Uruguay as que mais são interdependentes, seja no campo social, econômico ou político. As cidades-gêmeas com os centros urbanos mais afastados, cerca de 7 km de distância, mas que neste caso não interfere os acordos e projetos de integração.

A ligação entre as cidades-gêmeas é feita pela ponte rodoviária internacional Rio Quaraí (1976), paralela a essa ponte o registro histórico da ponte mais antiga da fronteira Brasil-Uruguay, uma ponte ferroviária finalizada em 1887[62], muito utilizada para o transporte da produção dos Saladeiros. A localização das aduanas se encontram próximas a ponte, mas

[62] Datas extraídas no site da Prefeitura de Barra do Quaraí. Disponível em:
< http://www.barradoquarai.rs.gov.br/PDF/historia.pdf>. Acesso em: 22 de fevereiro de 2019

enquanto a do lado uruguaio existe uma movimentação de militares e maior controle, a do lado brasileiro está quase sempre vazia. Ao nos depararmos com as duas pontes fomos atraídos pelo interessante desenho da antiga ponte ferroviária, passamos um bom tempo anestesiados pela paisagem formada pelas pontes e pelo rio Quaraí.

Quando descemos até a borda encontramos o túnel formado pelos pilares das pontes, o piso de cascalho intercalado com a grama e a paisagem natural, e, um pouco mais adiante, uma grande área verde que possuía alguns quiosques simples espaçados com churrasqueiras, mas naquele momento sem nenhuma atividade. No entanto, percebíamos os rastros de outros usos, como tocos de madeiras queimados no formato de uma fogueira e vários escritos nos pilares das pontes. Diante desse cenário entendemos que esse local era formado pelo acolhimento da enseada e a ilha, Celma Paese (2016, p. 147) descreve:

> (...) dentro de uma enseada, a ilha sempre incita a curiosidade de chegar a ela: seja em corpo ou em mente, sempre acaba-se chegando na ilha. A ilha, terra guardada pela água, guarda a surpresa dos encontros e aguarda os encontros com o errante que a observa da borda da enseada, esperando o tempo para quebrar a resistência da ilha (...).

No caso, a ideia da ilha se aproxima da ponte ferroviária, um elemento atrativo, mas que tem a passagem dificultada – assim como na ilha –, com grandes vãos vazios sem pavimentação, talvez só os mais aventureiros consigam se arriscar para atravessá-la. Aquela borda nos acolhia mesmo sem uma infraestrutura adequada, o barulho das águas, o canto dos pássaros, a calmaria e o desenho infinito formado pelos pilares nos convidavam para a espera e pausa. Com uma grande curvatura e possiblidade de saída e entrada facilmente aquela enseada era um local propício para encontros inusitados.

E, mesmo quando iniciamos a travessia na ponte rodoviária de concreto, ainda sim as fotografias e atenção se voltava para a ponte ferroviária. A poucos metros de distância acompanhamos toda a caminhada direcionando olhares para suas entranhas. A ponte rodoviária, um pouco mais larga e mais segura que as demais pontes não possuía muita movimentação, e devido a forte chuva nossos passos tiveram que se apressar até encontrar um abrigo temporário. Essa travessia por duas pontes contribuía na prática da errância, em linha reta e em situações repetitivas propiciada pelo desenho simétrico das pontes éramos estimulados a seguir em frente e descobrir o que nos aguardava do outro lado.

No entanto, ao chegarmos na outra borda só avistamos banhados e poucos barcos ancorados. A forte chuva nos fez adentrar em uma pequena varanda de uma residência, bem na beirada da Ruta 3 (continuidade do seguimento da ponte). Atravessamos inclusive os antigos trilhos do trem da ponte ferroviária e nos abrigamos naquele espaço. Não fomos convidados, éramos os intrusos em uma residência privada, porém, como não fomos impedidos de ficar ali entre os objetos pessoais de um morador anônimo, permanecemos mais tempo aguardando a chuva. Aproximamos essa acolhida da pequena varanda a forma da reta e a enseada, que segundo Celma Paese (2016) indica a espera durante a errância, ou seja, para aqueles que erram na reta uma enseada que inspira o encontro e a surpresa. “Se a porta da enseada estiver aberta, será fácil entrar na enseada na borda da reta como também será fácil sair: tudo depende do desejo” (PAESE, 2016, p. 147). E, realmente, encontramos uma porta aberta e uma cobertura que nos socorreu da intensa chuva.



Figura 26: Fotografias dos trechos de travessia nas cidades Barra do Quaraí/Bella Unión (1. debaixo das duas pontes em Barra do Quaraí; 2. na ponte Internacional Rio Quaraí e 3. acolhida da chuva em uma varanda de residência privada) localizados pelo mapa aéreo (Google Earth). Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de Vanessa Forneck, 2019.

A *collage* da Figura 27 não conseguia se desprender da importância da antiga ponte ferroviária, não tendendo somente para a questão história, mas, principalmente, no que hoje ela representa e impacta em seus visitantes. Uma ponte-ilha-desejo que não possui mais a função de ligação em sua integridade, mas talvez seja o elo simbólico que intensifica a aproximação das mesmas. O túnel formado tanto pelos pilares, como pela vertigem da estrutura de ferro nos hipnotizavam como em um portal para outro tempo. O literário argentino

Júlio Cortázar (1998) em seu ensaio sobre “Teoria do túnel” reflete sobre a forma da linguagem que se destrói para construir, assim como na execução de um túnel. No caso, dentro do jogo da escrita se destrói as expectativas de uma literatura tradicional, seja do autor ou do leitor, e se reconstrói, cria, a partir da desordem dos pensamentos. Diferente do movimento de desconstrução de Jacques Derrida, Cortázar une perspectivas do surrealismo, da poesia e magia desse movimento, ao existencialismo da narrativa fenomenológica construída a partir das escolhas e vivências. Esse movimento literário do autor se aproxima também da prática da *collage*, de destruir (recortar) imagens de seu contexto para construir (colar) em outras situações, gerando assim o novo, interpretações distintas de um mesmo elemento.

O horizonte ainda desconhecido do final da ponte-túnel se torna um enigma, um mistério que aguça a prática da errância e das descobertas durante o caminho. A ponte ferroviária conta uma história de união que “derrama” sobre a construção da nova ponte a responsabilidade de seguir seu legado de manutenção da amizade e cooperação entre as cidades-gêmeas. A *collage* da Figura 27 mistura tempos, atividades, desejos e compromissos refletindo as inúmeras táticas de aproximação que contribuem para o cenário atual de bom relacionamento e trocas. E, mesmo em tempos difíceis de crise ou em movimentos de represaria militar, a comunidade se revolta, pois sabe que a cidade vizinha é o suporte para o seu bom funcionamento.



Figura 27: A ponte de ouro. Fonte: dos autores, 2019.

A importância da ponte é ainda mais nítida quando comparamos a ausência dessa ligação, como nas cidades de Bella Unión e Monte Caseros, na Argentina. As narrativas e a própria experiência demonstraram as dificuldades e enfraquecimento dos laços entre os uruguaios e argentinos nessas cidades. A dependência de embarcações para a travessia acaba sendo uma forma seletiva de passagem, pois há limitantes tanto de custo como de horário para o tráfego e, também, a fiscalização mais rígida nas documentações. Com isso, mesmo em situações semelhantes territoriais, observamos que a escolha de ligação, ou não, através da ponte, reforça os interesses de integração ou desagregação, respectivamente.

Depois dessa explanação sobre as três pontes internacionais analisamos que todas incentivaram durante as travessias a prática da errância na forma de reta, porém, também atraem locais de espera para suas bordas e pelos rios, tanto em formas de enseadas como em ilha. Mas, cada ponte possui sua particularidade morfológica e de acolhimento, podendo ser um indício de como acontecem as trocas e relações de interdependência entre as cidades.

Enquanto as cidades de Jaguarão/Rio Branco a ponte monumental e histórica cria uma marcação de distinção entre os países, em que existem trocas, porém conscientes das limitações; as cidades de Barra do Quaraí/Bella Unión a presença das duas pontes constitui a possibilidade de qualidade na vida urbana, tanto de crescimento econômico como de fortalecimento dos elos para a concepção de projetos integradores (como o atual projeto do corredor biológico trinacional e o fortalecimento da ONG). Ao passo que a ponte das cidades de Quaraí/Artigas funde um pouco a situação das outras duas pontes, pois há no próprio desenho urbano e uso das bordas uma marcação das diferenças entre países. Mas, ao mesmo tempo, a presença da ponte possibilita o aprendizado a partir das próprias diferenças,

como o desejo brasileiro pelo parque da orla uruguaia, ou o desejo uruguaio pela diversidade das técnicas de fazer construtivos e da tecnologia dos materiais brasileiros.

Sendo assim, constatamos que a distância geográfica propiciada pelo rio e ligada pelo elemento ponte não necessariamente respeita a uma lógica matemática inversamente proporcional de distância *versus* integração (quanto mais afastada as cidades mais desunidas quanto aos acordos e incentivos de projetos binacionais, ou vice-versa). As cidades Barra do Quaraí/Bella Unión mesmo tendo os centros urbanos mais afastados estão mais fortalecidas em propostas e projetos integradores do que cidades de fronteira seca, próximas a poucos metros. Necessitando levar em consideração não só a distância física, mas questões históricas, sociais, culturais para investigar o potencial de trocas entre essas cidades.

4.2.3 A aduana

As aduanas são arquitetura de porta que controlam, fiscalizam e tributam a entrada e saída de pessoas, veículos e mercadorias para o exterior. De acordo com o professor de direito argentino Ricardo Basaldua (1988), a etimologia da palavra aduana tem origem árabe *adayuán*, que significa "registro" ou “livro de contas”, mas também pode originar do francês *douana* ou *dovana* que quer dizer “direito”. Segundo os estudos de Rosaldo Trevisan (2008), no Brasil ainda utilizam a palavra alfândega como sinônimo de aduana, mas normalmente o primeiro se refere a um local e o segundo ao órgão federal.

Na Constituição Federal Brasileira de 1988 no artigo 237 lê-se: “A fiscalização e o controle sobre o comércio exterior, essenciais à defesa dos interesses fazendários nacionais, são exercidos pelo Ministério da Fazenda”. Ou seja, a aduana no Brasil é um órgão sob

reponsabilidade da Receita Federal que controla e tributa os fluxos internacionais. Mas, além disso, a localização dessas aduanas em regiões estratégicas, principalmente nas áreas de fronteira, possibilitam também que assumam outras funções como o controle de imigração (realizado pela polícia federal) e a proteção da soberania nacional, resguardando seu comércio interno e garantindo proteção contra o contrabando, tráfico de drogas, armas, animais, dentre outros. Enquanto no Uruguay o órgão responsável está a cargo da Direção Nacional das Aduanas que possui a mesma função de fiscalizar e facilitar as dinâmicas do comércio exterior.

Infelizmente, o abandono e descaso que as aduanas brasileiras apresentam no cenário atual geram uma insegurança nacional e, de forma mais efetiva, nas cidades de fronteira. A preocupação dos moradores e até dos próprios servidores e funcionários fiscais, não está em promover um local militarizado de extrema repressão, mas sim de ser uma porta que possa combater os crimes transfronteiriços. O grupo responsável pela comunicação do Sindicato Nacional dos Analistas Tributários da Receita Federal do Brasil (Sindireceita) publicou no ano de 2010 o livro "Fronteiras abertas: um retrato do abandono da aduana brasileira"[63] que visitou *in loco* a situação dos 31 pontos das aduanas brasileiras. A intenção era justamente evidenciar a fragilidade e descaso desses locais, além dos desafios e das condições de trabalho que os próprios servidores eram submetidos. Os autores do livro ressaltam os pontos cruciais dessa investigação sobre as aduanas brasileiras:

> O resultado dessa absoluta falta de política para o controle aduaneiro se materializou em prédios inapropriados, falta de servidores, estruturas precárias para recebimento de cargas e pessoas, mas, principalmente,

[63] Livro de acesso público, disponível em: <http://sindireceita.org.br/wp-content/uploads/2011/09/Livro-FRONTEIRAS-Abertas-menor.pdf>. Acesso em: 25 de novembro de 2018.

> concretizou-se na falta de segurança que se percebe no Brasil. A ausência de ações mais eficientes de vigilância e controle nas fronteiras brasileiras fortalece a ação do crime organizado (GODOI; CASTRO, 2010, p. 245).

E, após oito anos da publicação desse livro, nosso grupo percorreu as aduanas da fronteira Brasil-Uruguay e constatou que não houveram melhorias quanto a essa série de problemas apontados pelos autores na citação, por mais que alguns prédios da aduana estivessem em boas condições físicas, muitos estavam fechados sem nenhum tipo de controle. Além disso, a localização e fiscalização dessas aduanas variam conforme a cidade e o país a que pertence. Na maioria das vezes, nas cidades de fronteira seca, as aduanas ficam afastadas da centralidade urbana, próximas ao trevo de saída e entrada das cidades. Enquanto nas fronteiras molhadas, normalmente, as aduanas acontecem próximas a ponte internacional. Entretanto, é importante destacar que esse fato não condiz uma regra, pois há exceções.

Na Figura 28 é possível perceber a localização das aduanas de cada uma das cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay. Nas cidades de fronteira seca Chuí/Chuy e Livramento/Rivera as aduanas de cada país encontram-se afastadas aproximadamente 2 km e 15 km, respectivamente, da linha de fronteira. No caso de Rivera existe um casarão bem no centro da cidade, de frente a Praça Internacional, que se localiza um posto da aduana, entretanto ali não realizam nenhum tipo de vigia ou controle, somente na *Ruta* 5 que existe uma conferência mais ativa. Enquanto em Aceguá/Aceguá as aduanas estão bem próximas da linha de fronteira – justificável pela pequena escala e densidade dessas cidades-gêmeas.

Nas cidades de Quaraí/Artigas e Barra do Quaraí/Bella Unión as aduanas se localizam próximas a ponte internacional, sendo passagem obrigatória para atravessar a ponte.

Entretanto, em Jaguarão/Rio Branco as aduanas se localizam mais afastadas da ponte, tendo somente um controle comercial e tributário na ponte do lado uruguaio.

Quanto a edificação arquitetônica dessas aduanas, percebe-se que as brasileiras tentam manter uma tipologia padrão. Uma grande cobertura metálica com o símbolo e as cores da receita federal, que abriga pequenas salas administrativas e escritórios em cômodos simples em formato retangular (Figura 29). Enquanto que as aduanas uruguaias são muito distintas uma das outras, algumas mais simples acontecem em pequenas casas e outras mais sofisticadas como grandes pórticos (Figura 30).

A identificação dessas aduanas está sempre acompanhada de bandeiras e letreiros, no entanto, mesmo sinalizadas e localizadas em *Rutas* ou BR de grande importância, podem passar desapercebidas por turistas e estrangeiro desavisados, que adentram em um dos países sem a permissão e o registro necessários. Esse fato acontece cotidianamente, uma vez que o turista é o responsável por pesquisar previamente a localização da aduana e os documentos necessários para apresentação, caso contrário, não há um cuidado para uma melhor divulgação dessas informações. A cidade de Barra do Quaraí é um exemplo nítido da confusão para a concessão da permissão. Segundo relatos, a aduana de Barra do Quaraí não faz o registro dos estrangeiros em território brasileiro, é realizado somente pela cidade de Uruguaiana (cidade também fronteiriça que faz divisa com a Argentina), afastada 70 km, sendo que não possui nenhuma identidade visual que oriente o turista/estrangeiro.

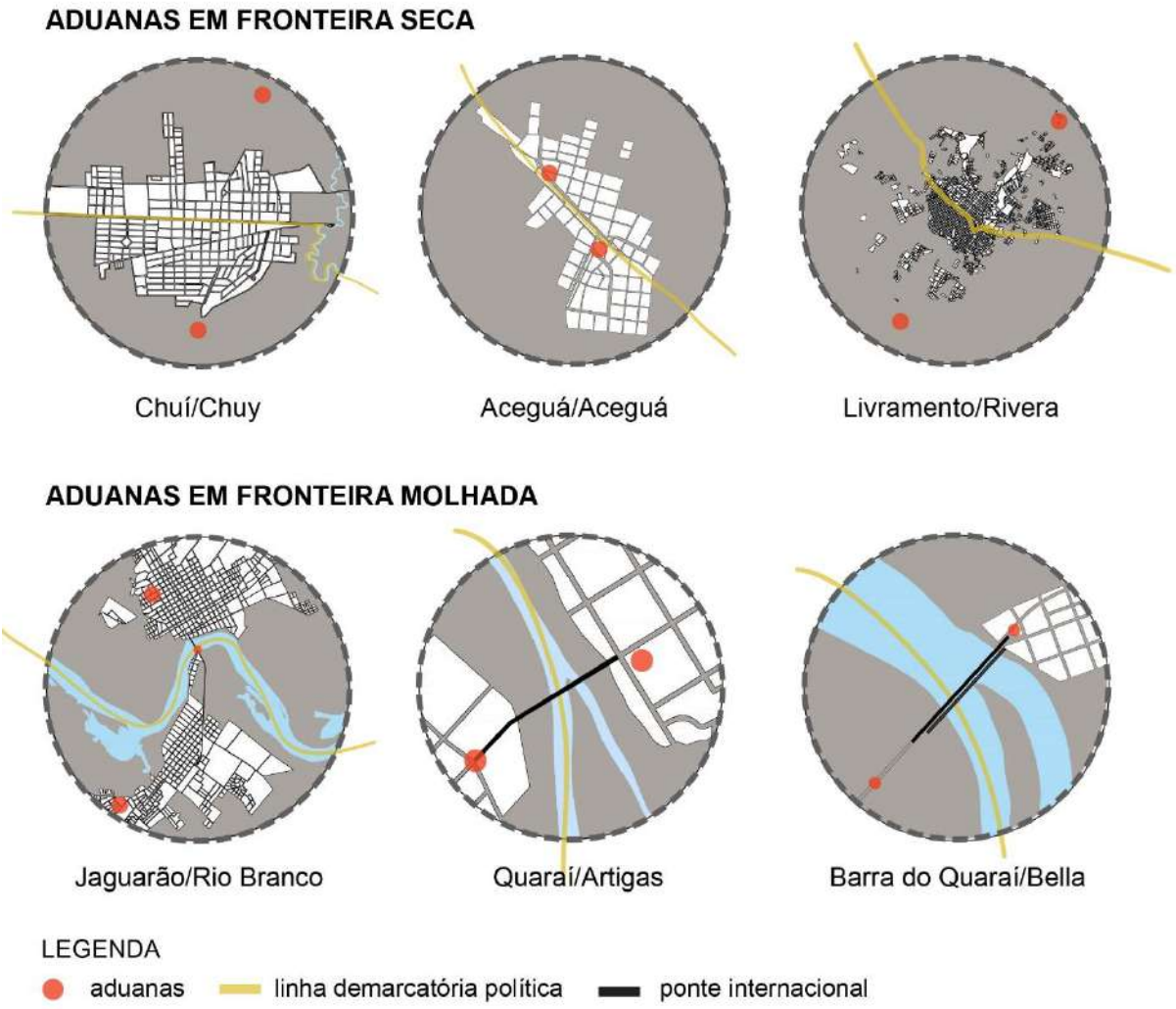


Figura 28: Relação esquemática das cidades-gêmeas de fronteira seca e molhada identificando a localização das aduanas, brasileiras e uruguaias. Fonte: dos autores, 2019.



Figura 29: Fotografia das aduanas brasileiras na Fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: montagem dos autores, 2019. As autorias das fotografias estão mencionadas na própria imagem.



Figura 30: Fotografia das aduanas uruguaias na Fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: montagem dos autores, 2019. As autorias das fotografias estão mencionadas na própria imagem.

Durante a experiência na viagem ouvimos narrativas de pessoas que compraram passagem em empresas de ônibus uruguaia em uma das cidades de fronteira, com destino a Montevidéu, e a empresa não instruiu o estrangeiro de que precisava solicitar na aduana sua carta de permissão (ou como os uruguaios conhecem, *permiso*) para estar legalizado em solo uruguaio. Muitas vezes, os turistas só reconheciam o engano chegando em Montevidéu, em situações em que há a necessidade de mostrar o documento de permissão – por exemplo na compra da passagem de retorno –, descobrindo assim que se encontravam em situação ilegal e precisavam primeiro resolver o problema.

Devido o incidente de Melo (descrito no apêndice) não experienciamos todas aduanas e, por estarmos em um coletivo, atravessando em um micro-ônibus, o motorista era o responsável por fazer o registro de entrada e saída do grupo. Junto com a carteira de identidade dos viajantes o motorista também carregava uma pasta com a documentação da empresa de ônibus, além do valor da propina já acordado anteriormente entre as partes. Algumas aduanas o processo era rápido em outras mais demorado, mas em nenhuma tivemos problemas de impedimento ou alguma fiscalização mais agressiva. Em algumas aduanas de fronteira molhada a travessia era feita a pé, as vezes em grupo outra vezes de forma individual. Durante essas passagens não fomos parados em nenhum momento, não precisamos apresentar nenhum tipo de identificação, os guardas só observavam nossa caminhada sem nenhum questionamento.

Da mesma forma como a rua e a ponte, a aduana também possui características dos lugares da errância. As aduanas funcionam como uma das portas de passagem que possibilitam a travessia entre um território e outro. Porém, é uma porta que nem sempre estará aberta, sofre modificações conforme a situação histórica e política entre os países. Uma porta

da necessidade da auto declaração, da troca de favores e da seletividade arbitrária. A fronteira Brasil-Uruguay, assim como grande parte de outras fronteiras mundiais, possui um território vasto de inúmeras possibilidades de portas, atalhos, caminhos, desvios, rios que também possibilitam a passagem, mas de forma anônima, seriam as portas-ilegais.

A recepção nas aduanas durante a errância também exige um movimento de espera, mas não aquela espera da enseada ou da ilha em que há um desejo e um impulso para a pausa, nesse caso a espera é obrigatória e compulsiva. Os estrangeiros não têm autonomia temporal dentro dessa espera, depois de adentrar na aduana não se sabe quanto tempo levará e se a continuidade da travessia será permitida. Por isso, essa espera não é hospitaleira, é uma espera da ansiedade, do medo e da angústia de, talvez, ser forçado a voltar.

No caso da nossa viagem coletiva, em algumas aduanas, esperávamos a permissão dentro do ônibus, mantendo a organização e o controle evitando ao máximo incitar alguma desconfiança dos responsáveis pela guarda, “um corpo bem disciplinado forma o contexto de realização do mínimo gesto” (FOUCAULT, 1987, p. 138). E, por mais que a demora não tenha ultrapassado meia hora, a percepção do tempo era outra, esperar no espaço fechado do ônibus sem nenhuma movimentação fortalecia o movimento dos pensamentos que eram confusos e atropelados, por isso a sensação temporal era muito maior, “o tempo penetra o corpo, e com ele todos os controles minuciosos do poder” (FOUCAULT, 1987, p. 138).

Através da descrição acima, percebemos como as aduanas também entram na classificação das instituições que promovem os conhecidos “corpos dóceis” do estudo de Foucault (1987). Tanto dos soldados e funcionários da receita que são moldados a serem

produtivos economicamente (na arrecadação dos impostos) e obedientes politicamente (na necessidade de alguma repressão ou restrição da passagem por desacordos políticos); como também por turistas e estrangeiros que são coibidos a obedecerem às instruções e normas das instituições. E, o lugar de cada aduana também se torna estratégico para prática do controle:

> A regra das localizações funcionais vai pouco a pouco, nas instituições disciplinares, codificar um espaço que a arquitetura deixava geralmente livre e pronto para vários usos. Lugares determinados se definem para satisfazer não só a necessidade de vigiar, de romper as comunicações perigosas, mas também de criar um espaço útil (FOUCAULT, 1987, p. 131-132).

Essa vivência nas aduanas de maior controle foi sentida, principalmente, nas aduanas uruguaias, tanto pela intensidade na movimentação de fiscais, como por constituirmos corpos-estrangeiros-estranhos. Enquanto que nas aduanas brasileiras o contato – quando existente, uma vez que muitas estavam vazias –, foi uma relação muito mais administrativa de controle migratório do que do estranhamento e causa de desconfiança, já que estávamos no território de origem.

As aduanas compreendem essa relação dicotômica entre o controle/vigia e o sentimento de segurança e proteção que variam conforme as posições políticas e econômicas de cada país. No entanto, como já descrito no capítulo 2.3 sobre o des-re-território, o discurso da promoção de segurança é usado para promover o fechamento, o controle, a repressão como “solução” de possíveis desvios. A presença das aduanas existe para tentar coibir tentativas ilegais de contrabando, descaminho, mas as mesmas aduanas são corrompidas ao aceitarem altos valores de propina na concessão da passagem. Por si só essas edificações não conseguem controlar uma área tão porosa de inúmeros desvios, os furos e escapes são

constantes, porém elas carregam um simbolismo de ameaça iminente que, a qualquer momento, podem impor novas regras. Exemplo nítido em que assistimos recentemente na fronteira entre Brasil e Venezuela, que devido a uma crise política, econômica e social dentro da Venezuela, o então presidente eleito Nicolás Maduro impõe o fechamento da aduana nas cidades-gêmeas de Pacaraima (Brasil/Roraima) e Santa Elena de Uairén (Venezuela). Fato que causa um enorme tumulto local e internacional e prejudica a logística dessas cidades que são interdependentes.

Aduanas, lugares da errância, de uma passagem que interessa mais a saída do que a entrada. Lugar de fixar identidades e submeter o corpo a docilidade das regras. Mas, ao mesmo tempo, o lugar que instiga o rompimento, de pular barreiras e resistir às formas de dominação.

Finalizamos aqui sobre os principais lugares da errância durante as travessias pelas cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay. Entendendo que a prática de vivenciar de perto e de dentro esses lugares ativa novos olhares e criam outras cartografias, atentas as questões menores, singulares, de borda, revelando as potencialidades desses territórios. Paola Jacques no seu livro “Elogio aos errantes”, complementa:

> essas narrativas urbanas são narrativas menores, são micronarrativas diante das grandes narrativas modernas; elas enfatizam as questões da experiência, do corpo e da alteridade na cidade e, assim, reafirmam a enorme potência da vida coletiva, uma complexidade e multiplicidade de sentidos que confronta qualquer ‘pensamento único’ ou consensual, como o promovido hoje por imagens midiáticas luminosas e espetaculares das cidades (JACQUES, 2012, p. 20-21).

O errante além da experiência de se deparar com “Outros urbanos”[64] também age, intervém, questiona e contribui com narrativas heterogêneas, resistindo e criticando a perda e destruição das experiências erráticas na cidade, que a partir da modernidade foram desestimuladas. E, agora, na contemporaneidade, essas experiências são anestesiadas, ou seja, uma estratégia de eliminar os conflitos, as diferenças mediante a construção de subjetividades e desejos homogeneizantes impulsionados pelo capital e pela mídia (JACQUES, 2012).

4.2. Atravessando lugares da espera

Os lugares da espera despertam a pausa dispondo aos corpos uma situação de imobilidade física. Lugares de acolhimento que, na maioria das vezes, são atrativos e possuem equipamentos que favorecem a espera, como belas visuais, bancos, arquibancadas, esculturas, dentre outros. A situação da espera estimula o conhecimento de si, uma interioridade que revela os desejos mais ocultos, além de observar os acontecimentos externos da paisagem e de outros corpos.

Fernando Fuão (2014) atenta para as formas da natureza e percebe que as dobras favorecem o acolhimento e a espera. Assim, entende que a enseada, a península, a ilha, a

[64] De acordo com Paola Jacques (2012, p. 15) “o Outro urbano é o homem ordinário que escapa – resiste e sobrevive – no cotidiano, da anestesia pacificadora (...). A radicalidade desse Outro urbano se torna explícita sobretudo nos que vivem nas ruas – moradores de rua, ambulantes, camelôs, catadores, prostitutas, entre outros – e inventam várias táticas e astúcias urbanas em seu cotidiano”.

invaginação são todas formas que derivam da natureza e aguardam o outro, seja um outro estranho ou familiar, na concavidade de suas dobras. “Na reta o desafio de ir além, o princípio da errância, na dobra o princípio da espera, do aguardar o outro. Em simultaneidade a dobra é revelação e encobrimento. É justamente essa curvância que implica numa outra curvatura que nos força a nos dobrar (...)” (FUÃO, 2014, p. 103).

Durante as travessias pela linha de fronteira os elementos estruturadores que propiciaram a espera foram: a praça e o parque, o marco de fronteira e a ocupação. Sendo que adquiriam características distintas entre as cidade-gêmeas percorridas. E, durante a espera, aconteceram simultaneamente movimentos errantes que se abriam para novos e inesperados encontros, alterando a lógica da imobilidade para a prática da errância, ou seja, a ‘esperrância’. A errância só existe porque há algo ou alguém que espera, da mesma forma que quem espera só está ali aguardando quem ou o que erra, como cita Fernand Deligny (2018, p.15) “é como na história do recanto de parede e da aranha que acabam por se encontrar; se de fato a aranha o procurou, pode-se dizer também que o recanto de parede aguardava”.

4.2.1 A praça e o parque

A praça, morfologicamente, pode ser compreendida como um espaço urbano aberto delimitado por ruas e edificações que acolhe os mais diversos equipamentos e usos. As praças se distinguem tanto por sua forma (conformadas por figuras geométricas regulares ou irregulares como o quadrado, retângulo, círculo e triângulo); como pela escala e também pelo direcionamento de funcionalidade (praças secas, cívicas, contemplativas, recreação, circulação, dentre outras). De acordo com o arquiteto José Lamas:

> A praça é um elemento morfológico das cidades ocidentais e distingue-se de outros espaços, que são resultado acidental de alargamentos ou confluência de traçados – pela organização espacial e **intencionalidade de desenho** (...). A praça reúne a ênfase do desenho urbano como espaço coletivo de **significação importante**. Este é um dos atributos principais e que a distingue de outros vazios da estrutura das cidades (LAMAS, 2004, p. 100-102. Grifo nosso).

A definição do autor nos ajuda a compreender que as praças possuem um sentido conectados a um desejo, ou como ele se refere, a uma “intencionalidade” de criar lugares que sejam importantes para relações sociais. Diferente das ruas que ocupam grande espaço da estrutura urbana, em que a funcionalidade de circulação é predominante ao viés propositivo das praças (mesmo sabendo que as ruas podem vir a ser praças em algumas circunstâncias temporais).

Historicamente se criavam esses espaços abertos intencionais dentro da malha urbana, ainda não com o nome de praça e com funções distintas, no entanto demonstram essa necessidade histórica dos respiros urbanos. A Ágora e Fórum Romano associado mais as manifestações políticas; a função da praça como mercado, lugar das trocas comerciais e também com viés de congregação religiosa e estética, da exposição dos monumentos na Idade Média e Renascimento; acolhendo atividades de lazer e outras manifestações culturais, políticas na modernidade até o cenário atual.

As praças são lugares públicos referência de localização dentro da malha urbana, ocupando um espaço especial que também atrai a pluralidade dos usos e funções. Tanto para Lamas (2004) como para Serpa (2007) a praça também é o local da permanência, do encontro, das manifestações da vida urbana. Sendo assim, as praças podem ser vistas como situações de dobras que acolhem e oferecem a hospitalidade tanto pelo desenho urbano das

inúmeras portas de acesso, como também pela composição dos seus elementos, do sombreamento das árvores até os mobiliários que convidam para a espera. “O banco não é somente espaço, mas também um tempo, um elemento pré-disposto à pausa que é sempre um convite a parar, parar no tempo, parar o tempo. O banco é uma parada e não por acaso há bancos em paradas de ônibus” (FUÃO, 2014, 77).

Todavia, por mais que a praça seja um lugar público nem sempre o acesso é para todos, há casos de praças gradeadas com horários de entrada e saída, algumas por seu desenho e controle restinguem e segregam parcelas da população, além de praças que não se atualizam quanto as questões de acessibilidade e inclusão. Ou seja, cada praça adquire características distintas mediante as dinâmicas urbanas e sociais que propiciam, a relação entre o desenho e o uso são condicionantes no sentido de apropriação e pertencimento. No apêndice descrevemos as sensações do grupo em relação as diversas praças experienciadas, como cada uma nos acolhia de forma distinta influenciando inclusive a duração da espera ou da errância.

Muito semelhante às praças, as cidades também oferecem os parques. Ambos fazem parte do conjunto das áreas verdes urbanas. Há uma confusão conceitual entre praças e parques que muitas vezes gera dúvidas para nomeação. De acordo com Rosa Kliass (1993), na publicação de um interessante livro sobre os parques urbanos de São Paulo, define que “os parques urbanos são espaços públicos com dimensões significativas e predominância de elementos naturais, principalmente cobertura vegetal, destinado à recreação” (KLIASS, 1993, p. 19). Em outra publicação sobre parques urbanos os autores Macedo e Sakata (2003, p. 14) entendem que o parque é “capaz de incorporar intenções de conservação e cuja estrutura

morfológica é autossuficiente, isto é, não é diretamente influenciada em sua configuração por nenhuma estrutura construída em seu entorno".

Dessa forma, além de uma grande escala, de um viés recreativo e também ecológico, os parques independem da inserção urbana para sua delimitação espacial, sendo o contrário das praças que nascem exatamente desse vazio urbano conformado pelas ruas e edifícios adjacentes. Reforçando que assim como as praças os parques podem responder a várias funcionalidades, parques direcionados para o esporte, para educação ambiental, para recreação e lazer, dentre outros.

Durante as travessias pelas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay nos deparamos com diferentes praças e parques, localizadas tanto nos centros urbanos como no percurso da linha de fronteira e em suas bordas. Atentaremos aqui somente para as praças e parques na linha (em fronteiras secas) e nas bordas (em fronteiras molhadas), compreendendo as formas de acolhimento propiciadas pela complexidade do ponto de contato entre os países. Através de um pequeno relato analisaremos a Praça Internacional em Aceguá/Aceguá, a Praça Internacional e a Praça do Marco em Santana do Livramento/Rivera, o Parque *El Remanso* em Rio Branco, o Parque *Paseo 7 de Septiembre* em Artigas e o Parque Quaraí em Barra do Quaraí.

A pequena Praça Internacional de Aceguá/Aceguá está circunscrita por ruas largas separadas por canteiros e edificações que possuem usos mistos, predominantemente comercial e de serviços (Figura 31). A praça em formato retangular e mais estreita pode ser dividida em três ambientes: uma área cívica com monumentos e canteiros gramados sem arborização (ponta a noroeste); uma área destinada a recreação com playground com árvores

de porte médio e gramado (no centro da praça); e, uma área contemplativa com bancos e gramados com maior concentração de árvores e sombreamento (ponta a sudeste).

No momento da travessia percebemos distintos usos, pessoas sentadas nos bancos, crianças brincando com pais no playground e outras pessoas que formavam o círculo com cadeiras de praia na área de contemplação. E, na ponta da praça, a vista do grande marco fronteiriço acolhia também outros usos. Entendemos que essa praça se aproxima da forma da península, pois iniciamos o percurso em linha reta e na sua ponta, a sudeste, encontramos o afeto promovido tanto pela visual do marco, como pela abertura de novas portas através das ruas. Local propício para os encontros marcados e inesperados. A praça como um todo é entendida como um lugar da espera, do convite para sentar em um banco e observar os acontecimentos da borda, porém é na concavidade da península que as trocas foram mais efetivas, de provocar nossos corpos a subir no grande marco para alcançar uma vista panorâmica.

A conformação dessa praça na linha de fronteira em Aceguá/Aceguá propicia os encontros com o estrangeiro, um local que pertence e é gerido pelos dois países ao mesmo tempo, podendo ser considerado um símbolo de integração e amizade. A praça da hospitalidade incondicional que, segundo de Derrida (2003), corresponde a uma acolhida sem condicionantes, como uma visita inesperada, que possibilita a troca de papéis entre hóspedes e hospedeiros – o que espera se fascina com o errante que chega e cada um absorve o outro. Uma praça aberta de inúmeras saídas e entradas que não requer a comprovação de documentos e registro de identidades, acolhe sem distinção.

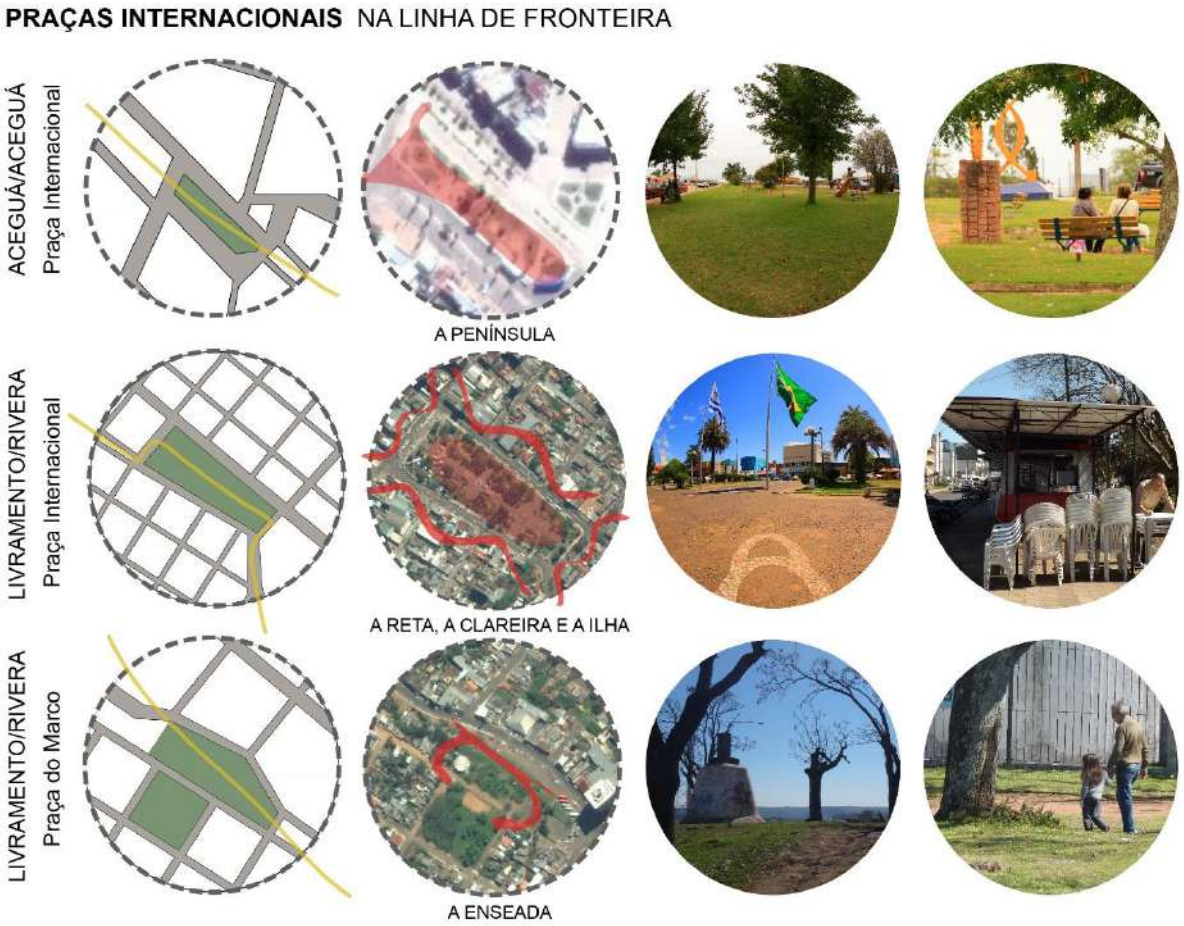


Figura 31: Mapas e fotografias das Praças Internacionais na linha de Fronteira Brasil-Uruguay. Fonte: dos autores, 2019.

Em uma escala muito maior a Praça Internacional de Livramento/Rivera apresenta a complexidade de funções, uma praça com um simbolismo histórico reconhecido mundialmente por ser pioneira em promover um espaço comum entre distintas nacionalidades. O antigo areal que já recebia eventos esportivos e de cavalarias, na definição dos limites deu lugar a uma grande Praça Internacional. Pelo mapa figura-fundo (Figura 31) é possível notar a grande proporção da praça que separa o cruzamento de quatro ruas, ou seja, um grande miolo que acolhe distintas portas de acesso ou fuga. Pelo mesmo desenho é possível perceber que a linha demarcatória sofre um desvio para que o centro da praça seja a referência de delimitação, muito embora, não exista lado brasileiro e uruguaio da praça, uma vez que o território é internacional.

O entorno acolhe edificações de todos os tempos e estilos, no entanto a densidade é muito maior se comparado com o caso de Aceguá/Aceguá. Avenidas com intenso fluxo e a variedade de usos comerciais e de serviço. Porém, os prédios em altura e o agito das ruas adjacentes são quase imperceptíveis se adentramos a praça, devido sua grande proporção (comprimento e largura) e por possuir uma quantidade significativa de vegetações densas e altas. Com isso o interior da praça ficava temporariamente protegido da poluição visual e auditiva. Nas bordas e esquinas que era possível distinguir essas diferenças entre interior e exterior da praça.

Como nos foi descrito na entrevista com o historiador da cidade de Rivera (apêndice), a Praça Internacional tem traços da filosofia maçônica sendo repartida por séries de tríades, três níveis, três monumentos importantes, o desenho das correntes no piso com trinta e três elos, dentre outras particularidades. E, após a travessia por essa praça percebemos que cada

canto específico possui uma forma de acolhimento diferenciada, algumas mais hostis e outras mais hospitaleiras.

No primeiro nível, representado pelo obelisco, comporta caminhos menores com muita vegetação, mobiliários e nas esquinas os quiosques alimentícios sempre muito movimentado. Dentro desses pequenos caminhos sentíamos acolhidos como em salas de estar, as árvores garantiam o sombreamento e diminuíam o ruído da rua, e próximo a nós tínhamos opções de lanche e a segurança de que outras pessoas estavam por perto. Um ambiente que permitia privacidade e ao mesmo tempo estava aberto para novos encontros.

O segundo nível, onde se localiza a fonte, se assemelha a uma praça seca. A fonte é o ponto focal. Não há nenhuma vegetação de alto ou médio porte. Somente alguns canteiros nas laterais. Há alguns bancos nessa porção, mas estão isolados e durante a observação a maioria das pessoas usava aquela parte como circulação, deslocamento. A fonte não estava funcionando no momento, chamava atenção somente pela sua forma e simbolismo. Esse cenário não favoreceu que permanecêssemos mais tempo dentro daquele vazio que parecia vigiado.

Por fim, o terceiro nível, onde se encontra a escultura da família comporta um largo passeio com alguns bancos e vegetações nas laterais e, nas bordas outros caminhos semelhantes ao primeiro nível, porém com vegetações mais esparsas. No fim do passeio a recente construção do centro de turístico que contempla serviços de informações, salas de exposição e banheiros públicos. Com menos movimento observamos só algumas pessoas sentadas nos bancos e próximas ao centro de informações. Esse terceiro nível contempla tanto o direcionamento de circulação pelo passeio, como a pausa oferecida pelos bancos e

atrativos do centro turístico. Interessante ressaltar que a maioria dos bancos fixados na borda não possuíam encosto, podendo sinalizar aquelas pausas mais rápidas, enquanto que dentro da praça os bancos em sua maioria tinham encosto possibilitando a espera com maior conforto. Inclusive foi nesse terceiro nível que entrevistamos duas mulheres sentadas no banco próximas ao grande passeio. Uma entrevista ao acaso, elas as hóspedes que aguardavam e nós, errantes hospedeiras. A praça como um lugar propício para iniciar um diálogo, para pedir uma informação, pois possibilita as trocas de olhares em pequenos e lentos espaços de tempo.

Depois desse breve relato da imersão na Praça Internacional de Livramento/Rivera aproximamos esses pequenos e potentes acolhimentos com a forma da reta, clareira e a ilha. De acordo com Celma Paese (2016, p. 146) “a clareira é uma abertura em forma de enseada ou abertura que é penetrada em sua borda por retas, que podem vir de outra enseada (...)”. Diferente da ilha que é circunscrita por água e gera restrições para chegada, a clareira é rodeada por terra, ou seja, aberta às inúmeras portas das bordas. Assim como nessa Praça Internacional em que os caminhos são múltiplos, não sabemos de onde, como, em que tempo o outro pode chegar, estando abertos às surpresas dos acontecimentos.

“A ilha pode conter todas as formas do acolhimento ou ser a forma de acolhimento em si: difícil de conquistar, mas fácil de estar” (PAESE, 2016, p. 146). A ilha que é um dobra que se desdobra, que acolhe, guarda, protege, mas também liberta e faz escapar. Assim como as escritas nos bancos e monumentos que denunciavam o poder, o descaso público e as mazelas sociais. Pois a praça também é um veículo de comunicação, palco das manifestações sociais que divulgam o que historicamente é silenciado. Pequenos gestos que ativam grandes desigualdades.

Por fim, a última praça que encontramos na linha de fronteira foi também na cidade de Livramento/Rivera, a Praça do Marco. A irregularidade topográfica nos convida a aventurarmos em subidas íngremes em que há um desejo pela chegada e um medo pelo desconhecido. A Praça do Marco acontece no topo do Cerro do Marco, depois de vários níveis de escada sob as pedras chegamos em um grande gramado com paineiras espalhadas e outro grande marco. A praça, também conhecida como mirante, nos agraciava com uma vista panorâmica das cidades. Segundo informações dos moradores essa área pretende ser revitalizada pelo governo uruguaio, com um projeto de pavimentação, mobiliários e iluminação. Atualmente se encontra sem nenhuma infraestrutura adequada, mas independente desse fator nos sentíamos acolhidos por aquela paisagem.

Como no mapa figura-fundo é possível perceber que a Praça do Marco é delimitada por algumas edificações e, na lateral nordeste, o impedimento de avanço foi propiciado pelo abismo da topografia. A praça é cortada por uma rua e na porção mais interna um grande campo de futebol de areia cercado por pneus. No momento da travessia avistamos somente algumas crianças brincando entre as paineiras. Aproximamos a Praça do Marco com a enseada, em que a concavidade está para o abismo e não para a porção mais interna. Embora essa altura possa indicar um perigo e, consequentemente, um afastamento, ao mesmo tempo ela nos atrai a chegar até na borda e sentir a adrenalina motivada pela altura. Entre as paineiras e o marco nosso grupo sentia mais acolhido na borda do cerro do que na outra porção do campo de futebol delimitada pelas edificações.

Assim como os bancos da Praça Internacional de Livramento/Rivera falavam, no caso da Praça do Marco era o próprio marco que tinha voz. Pichações com distintas grafias e nomes simbolizavam a presença de outros aventureiros e, embora o marco seja um

monumento internacional de grande importância, dentro dessa praça ele se adequava ao ambiente com mais sentido de pertencimento.

Diferente da Praça Internacional o ambiente da Praça do Marco era rodeado por residências simples, uma “praça de bairro”, pacata e tranquila. O acolhimento gratuito, os moradores que observavam nosso grupo sem inquéritos ou preconceito. A simplicidade que cativa e motiva a espera, a pausa para recuperar o fôlego e aguardar o outro.

Adentrando a análise dos parques (Figura 32) iniciamos pela borda do rio Jaguarão, na cidade de Rio Branco, onde se localiza o Parque *El Remanso*. O próprio nome já indica características desse parque, da calmaria, tranquilidade e quietude. Se não fosse pela visual propiciada pela travessia na ponte Barão de Mauá, talvez esse parque passasse despercebido, pois se abriga em um canto bem escondido, coberto por vegetações. Debaixo da ponte andamos mais alguns metros e chegamos ao parque, com pavimentação de grama e saibro intercalava alguns ambientes. Próximo ao rio encontramos tipologias de bancos e mesas de madeira e de pedra, alguns cobertos por pergolados de madeira. Em um nível um pouco mais alto, alguns degraus de concreto que levavam para um grande espaço pavimentado de blocos intertravados, uma espécie de palco para apresentações. Bem ao fundo, na concavidade, vários quiosques com churrasqueiras e pias. Decks de madeiras com guarda-corpo se mesclavam obtendo determinadas visuais. E, na última ponta do parque um pequeno salão de festas.

Além do nosso grupo somente um casal tomava mate em um dos bancos, pouco movimento naquela manhã gelada. O parque que locava os bancos de frente para o rio nos convidava a esperar e admirar a bela paisagem. O barulho sereno do rio e dos pássaros

auxiliava na criação de novos pensamentos, do olhar para si. O somatório da paisagem e desenho paisagístico contribuiu para ser um lugar da espera. Entendemos que o Parque *El Remanso* acolhia como uma enseada, no qual dentro dela detínhamos a visão do todo, aquele que chega e aquele que se despede, vindo da ponte ou do rio, o parque estava sempre aberto para proteção em seu interior.

Um outro parque, em uma escala bem maior do que o anterior, é o Parque *Paseo 7 de Septiembre* localizado na cidade de Artigas nas bordas do rio Quaraí. Um parque que acontece debaixo da ponte internacional com vários usos e formas de acolhimento. Só para esse parque caberia um estudo específico de cada um dos seus ambientes, porém trazemos aqui as características mais marcantes. Em um lado da ponte reúne lugares de contemplação e recreação, mesas, bancos, playground, churrasqueiras, lagos, massas de vegetações, caminhos alternativos. Do outro lado da ponte atividades esportivas como pista de skate e estádio de futebol, além de uma área livre para apresentações, piqueniques e todo tipo de criação. Ou seja, um local com muitos atrativos que despertam a espera.

Como o dia em que atravessamos o parque estava chuvoso e frio o movimento de pessoas estava muito reduzido, porém, em conversas com moradores, descobrimos que o parque normalmente é muito movimentado e recebe todo o tipo de público de diversas faixas etárias e de outras nacionalidades. Observando mais de longe percebemos que uma grande enseada abraça todo o espaço do parque, no entanto, seria preciso um olhar mais cuidadoso e detalhado para esmiuçar outros tipos de acolhimentos menores. De modo geral, a acolhida nesses espaços acontece principalmente por quem atravessa a ponte, mas também pelo rio com as pequenas balsas e barcos, ocasionando uma maior abertura da enseada.

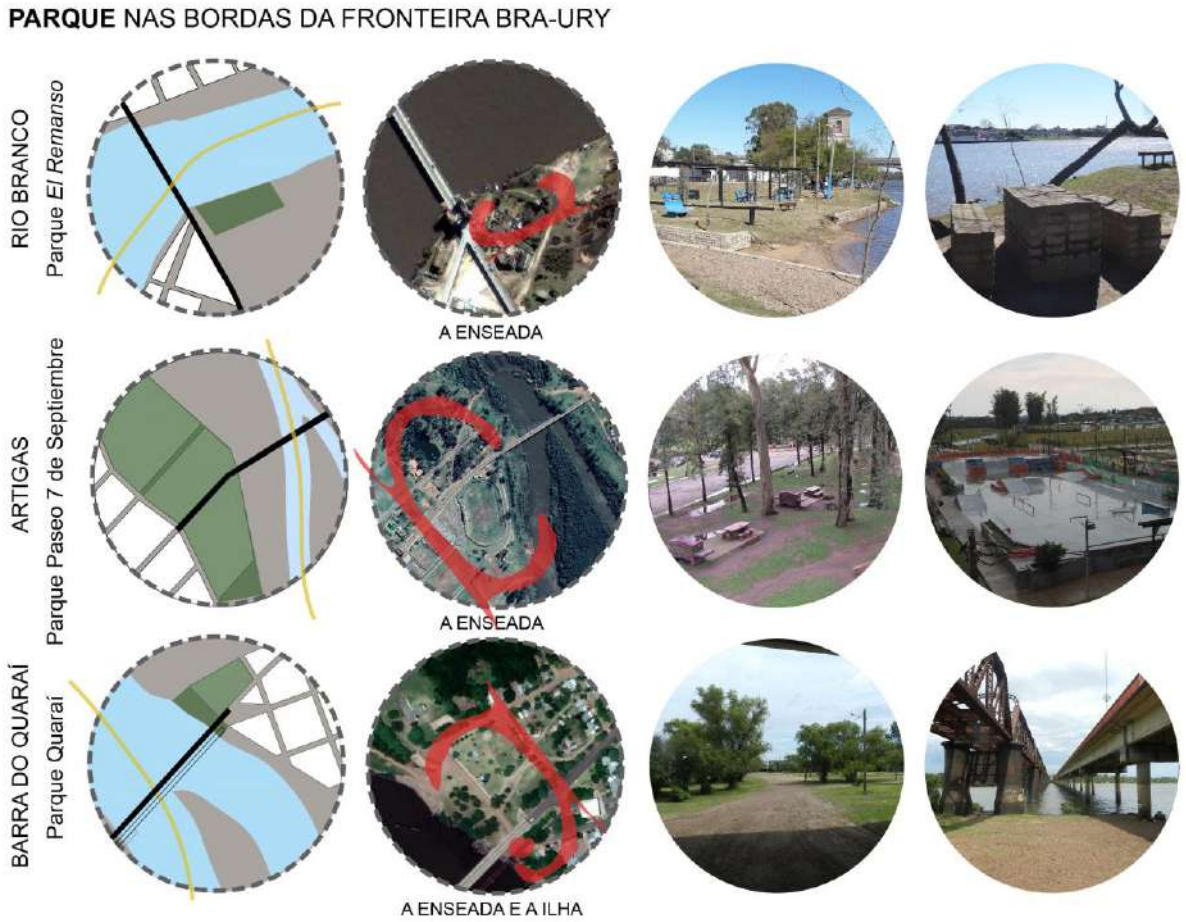


Figura 32: Mapas e fotografias dos parques nas bordas da Fronteira Brasil-Uruguay, 2019.

Dentro da concavidade da Enseada compartilhamos da mesma dobra, da mesma visão ainda que de distintos pontos de vista, a compomos, de alguma forma somos ela e nela estamos, tal como as mônadas de Leibniz. Talvez,

> por isso, a concavidade seja o espaço do comum quando focamos num centro, do coletivo, da lateralidade comum num mesmo campo (FUÃO, 2014, 101).

As mônadas de Leibniz, como comentado na citação anterior, expressam uma alternativa para o entendimento de substância, do simples e singular, uma vez que “o conceito de dobra é sempre um singular, e ele só pode ganhar terreno variando, bifurcando, se metamorfoseando” (DELEUZE, 1996, p. 195). Enquanto Descartes compreendia que uma substância possuía uma relação dual como o corpo (matéria, físico) e a mente (pensamento); Espinosa já acreditava em uma substância única (monismo), contrapondo essa visão dualista com a ideia de imanência. Mas, para Leibniz, não existe nem duas nem uma substância, mas sim uma pluralidade infinita de mônadas (LEIBNIZ, 2004).

As mônadas podem ser entendidas como entes completos, fechados em si mesmo, que não possui partes – por isso são indivisíveis –, possuem em seu interior todas as variáveis e modificações, não sendo afetadas por nada externo “não têm janelas pelas quais alguma coisa pode entrar ou sair” (LEIBNIZ, 2004, p. 132). As mônadas como substâncias individuais que nunca são idênticas a outra mônada, e, embora sejam impenetráveis e autossuficientes nas relações externas, estabelecem uma conexão harmoniosa em sincronia com as outras mônadas. Assim, para Leibniz (2004), tudo que existe é formado por uma ou por várias mônadas, e se conseguimos adentrar a sua complexidade nos aproximamos do conhecimento na natureza da realidade.

> É em nossa vida social que o sistema janela-exterior tende a ser substituído pelo sistema aposento fechado-mesa de informação: nós lemos o mundo mais do que o vemos (...). **A arquitetura sempre foi uma política**, **e toda nova arquitetura necessita de formas revolucionárias**; é ela que pode dizer ‘temos necessidade de um povo’, mesmo que o arquiteto não seja ele mesmo um revolucionário (...). **O povo é sempre uma nova onda, uma nova**

> **dobra no tecido social; a obra é sempre um dobramento próprio aos novos materiais** (DELEUZE, 1996, p. 196. Grifo nosso).

A citação de Deleuze corrobora o entendimento da mônada e das dobras relacionado as formas da arquitetura. O próprio Parque *Paseo 7 de Septiembre,* percebido aqui como uma grande enseada, se compõe de uma grande dobra que acolhe diversas outras dobras em seu interior, propiciadas pelas distintas formas de ocupações que o “povo” ou “cada alma, ou sujeito (mônada)” (DELEUZE, 1996, p. 195) interagem. A arquitetura e desenho do parque podem ser lidos como formas revolucionárias que estimulam o encontro das diferenças.

De forma semelhante, o Parque Quaraí, localizado na cidade de Barra do Quaraí, à margem do Rio Quaraí também nos convidou para a pausa e espera durante a travessia. Um parque que quase se confunde com uma grande praça, um desenho muito simples com poucos mobiliários, mas que nos ludibriou pela composição da paisagem natural. O chamado para adentrar nesse parque proveio do arranjo das duas pontes internacionais, estáticas, imóveis, mas como nos lembra Deleuze (1996, p. 195) “nada é mais perturbador que os movimentos incessantes do que parece imóvel”. Uma vez que a imobilidade se relacionava a materialidade, mas o movimento incessante estava na relação do nosso corpo em contato com a ponte.

Mesmo sem nenhuma infraestrutura específica como bancos, pavimentação, iluminação, fomos atraídos pelo desenho da antiga ponte ferroviária e permanecemos por ali mais tempo observando os detalhes. Enquanto do outro lado da ponte a calçada direcionava para alguns quiosques com churrasqueiras, bancos e uma pequena quadra de areia. No entanto, sempre voltávamos para a margem, mais perto da ponte. Como um grande imã, a ponte ferroviária nos atraia de forma intensa, sem entendermos muito bem a motivação.

Compreendemos esta acolhida como a enseada e a ilha, nessa simultaneidade do acolhimento e do desejo. A ponte-ilha que se guarda para possíveis encontros aventureiros e instiga a curiosidade. Fuão (2014) observa que o lago é o produto de um fechamento total da enseada, a terra que guarda a água. Ao passo que o inverso produz a ilha, a reclusão, a água que guarda a terra. Esse tipo de reclusão da ilha tanto é atrativo, pelos mistérios que envolve, como também é hostil no isolamento que não facilita a aproximação do outro. E, essa relação embaraçosa provocada pela ilha, submete nossos corpos a espera dentro da diferença dos polos entre a água e a terra.

Os parques exemplificados aqui têm uma relação muito direta e intensa com a água, adequam seu mobiliário e desenho para a visual do rio, enquanto que as praças se conformam dentro da malha urbana como um respiro, um recanto que projeta seus mobiliários, esculturas, vegetações para o interior, as vezes como uma fuga do agito e velocidade externa. Entretanto, ambos promovem o lugar da espera e dos possíveis encontros. Entre enseadas, penínsulas, ilhas, clareiras e dobras percebemos que as praças e parques são elementos potentes ao acolhimento e a hospitalidade.

4.2.2 O marco de fronteira

Por marco de fronteira se entende o elemento físico que sinaliza, demarca, define a coordenada específica por onde percorre a linha divisória política internacional entre países. Desde o descobrimento do Brasil existia a necessidade de definir as fronteiras para a exploração e ocupação entre as Coras de Portugal e Espanha. Ainda no Tratado de Tordesilhas (1494) dividiam em léguas as porções territoriais, no entanto, devido a imprecisão geográfica por falta de recursos técnicos e mesmo falta de conhecimento sobre o território,

essas delimitações eram difusas e ocasionaram indefinições e disputas. Somente mais tarde com o Tratado de Madri (1750) que definiram o novo princípio de *"uti possidetis",* ou seja, quem ocupa determinado território tem direito a posse do mesmo. Dessa forma, em 1751, Marquês de Pombal ficou responsável por criar a primeira Comissão de Limites que demarcaria as fronteiras em duas frentes: meridional e setentrional no Brasil. Ainda houveram os Tratados do Pardo (1761) e Santo Idelfonso (1777) que seguiram o processo de demarcação (ENGEL, 2012).

Entretanto, foi depois da independência do Brasil que de fato os marcos começaram a ser instalados nas fronteiras. Os primeiros Tratados de Limites no Segundo Reinado aconteceram nas fronteiras entre Uruguay e Peru, no qual a Comissão de Limites foi subdividida para cada país limítrofe. No caso do Uruguay os comissários Barão de Caçapava (brasileiro) e José Maria Reys (uruguaio) completaram a primeira demarcação na fronteira Brasil-Uruguay entre os anos 1852 a 1862 (ENGEL, 2012).

No início da República o processo de demarcação se tornou mais rigoroso e sistemático, ficou definido que as Comissões de Demarcação de Limites seriam coordenadas por militares com especialização em conhecimentos geográficos e topográficos. Em 1973 dividiu-se a Comissão em duas frentes: a Primeira Comissão Brasileira Demarcadora de Limites (PCDL), com sede em Belém do Pará e responsável pelas fronteiras do Norte (do Peru até as Guianas) e a Segunda Comissão Brasileira Demarcadora de Limites (SCDL), com sede no Rio de Janeiro e responsável pelas fronteiras do Sul (da Bolívia ao Uruguay) (ENGEL, 2012).

A partir de 1920-30 a Comissão de Limites iniciou o processo de caracterização nas fronteiras, uma fase que instala marcos fronteiriços secundários entre os marcos principais, garantindo precisão cartográfica e levantando dados e detalhes sobre esses trajetos. Os marcos principais são aqueles que se localizam nos pontos de inflexão das retas, fundamentais para compreensão da linha, normalmente são marcos maiores e mais visíveis. Enquanto que os marcos secundários são marcos menores, mas que garantem a precisão do alinhamento da divisão política.

De acordo com Bernardi (2009) existem ainda os Marcos de Limites que são os de fronteira seca e seguem a linha divisória, e os Marcos de Referência que são para fronteiras molhadas e seguem o desenho do rio, ficam localizados próximos à margem. Vale ressaltar que com o aprimoramento da técnica, equipamentos como o GPS foram e são utilizados pelas comissões para maior rigor e exatidão dos pontos geodésicos.

No ano de 1970 foi criada a Comissão Mista de Limites e de Caracterização para garantir a manutenção e inspeção dos marcos fronteiriços. Essa comissão formada por delegados brasileiros e da nacionalidade de cada país limítrofe, cumprem compromissos de agenda para vistoriar, manter e reparar a integridade dos marcos fronteiriços (ENGEL, 2012).

Segundo informações do portal da SCDL, somente na fronteira com o Uruguay existem hoje 1.174 marcos fronteiriços, entre principais e secundários, de limites e referência, ao longo dos 1.068 km de fronteira[65]. Dentro do mesmo portal é possível acessar as coordenadas específicas e a descrição dos marcos principais da fronteira Brasil-Uruguay. Já no site do

[65] Dados coletados no ano de 1999. Disponível em: <http://info.lncc.br/cbdls.html>. Acesso em: 21 de janeiro de 2019.

Instituto Geográfico Militar do Uruguay (http://www.igm.gub.uy) é possível acompanhar a agenda e as notícias dos processos de caracterização dos marcos, os dias em que realizam a manutenção ou mesmo a reconstrução, sempre realizada por militares.

A tipologia dos marcos principais possui um desenho simples geométrico: uma base trapezoidal seguida por uma plataforma horizontal retangular e finalizada por um sólido retangular vertical. Essa proporção tríade ainda recebe a inscrição dos nomes Brasil e Uruguay em faces opostas do trapézio e as outras faces recebem a numeração ou nome do marco. Esse padrão é utilizado em toda fronteira Brasil-Uruguay, porém há variações, tanto de materiais (concreto ou pedra) como de escala (normalmente os marcos tem altura de 2,50 metros, mas podem chegar até 5,50 metros) e, podendo ainda variar nas formas (marcos com bases circulares ou com detalhes de coroamento). Enquanto a tipologia dos marcos secundários são pequenos trapézios esbeltos que não ultrapassam um metro de altura. Durante a pesquisa sobre a idealização do projeto e desenho dos marcos não conseguimos nenhuma informação que nos dessem pistas do autor ou mesmo do processo criativo. Possivelmente foi realizado por um militar, visto a inserção desses profissionais no processo, no entanto sem mais informações relevantes.

Durante as travessias acompanhamos os marcos de limite nas cidades de fronteira seca, porém não visualizamos nenhum marco de referência nas cidades de fronteira molhada – visto que estes se localizam na borda, mais afastados da área urbanizada. Sendo assim, analisaremos aqui somente alguns marcos principais e secundários nas cidades de fronteira seca. Marcos, monumentos quase idênticos em sua composição, mas que se distinguiam na forma de acolhimento experienciada.



Figura 33: Mapa aéreo destacando a localização dos marcos fronteiriços nas cidades-gêmeas Chuí/Chuy. Fonte: Marcação disponibilizada no site: <http://info.lncc.br/udescr.html>. Atualização dos pontos realizada em 1999. Acesso em 14 de janeiro de 2019. Editado no Google Earth pelos autores, 2019.

Nas cidades-gêmeas Chuí/Chuy encontramos somente dois marcos de fronteira principais durante nosso percurso pela linha, o Marco 1-1 e o Marco 2-1 (Figura 33). Ambos afastados da intensidade comercial dos *free shops* e comércios informais. Os dois marcos possuem a mesma tipologia (Figura 34) e, também, a mesma relação de abandono com o entorno. Dentro do abismo dessas cidades-gêmeas o marco era somente mais um elemento na paisagem que sinalizava as diferenças políticas e jurídicas, mas que não produzia nenhum sentido de *afecção* pela aproximação. Tanto que a espera ocasionada por seu simbolismo e materialidade foi momentânea, poucas foram as fotos e registros.



Figura 34: Marcos fronteiriços encontrados na travessia Chuí/Chuy. Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de (1) Luana Detoni, 2018 e (2) Google Street View, 2015.

Devido à topografia quase plana das cidades a recorrência dos marcos era baixa, criando longas faixas da linha sem a existência de qualquer marco. A sensação que tivemos foi a de que aqueles marcos eram meros espectadores da cidade, sem qualquer apropriação ou mesmo imposição rígida de um limite. Ou seja, os marcos estavam ali para lembrar da existência de uma linha imaginária, porém pouco eram notados.

Situação distinta de outros marcos como nas cidades-gêmeas de Aceguá/Aceguá. Nessas pequenas cidades de topografia um pouco mais acidentada presenciamos uma variedade de marcos, diferentes tanto na composição material como no sentido de acolhimento. Na Figura 35 é possível perceber que a localização dos marcos principais está apoiada nas inflexões topográficas, justamente para garantir exatidão no alinhamento da divisão política internacional da fronteira.

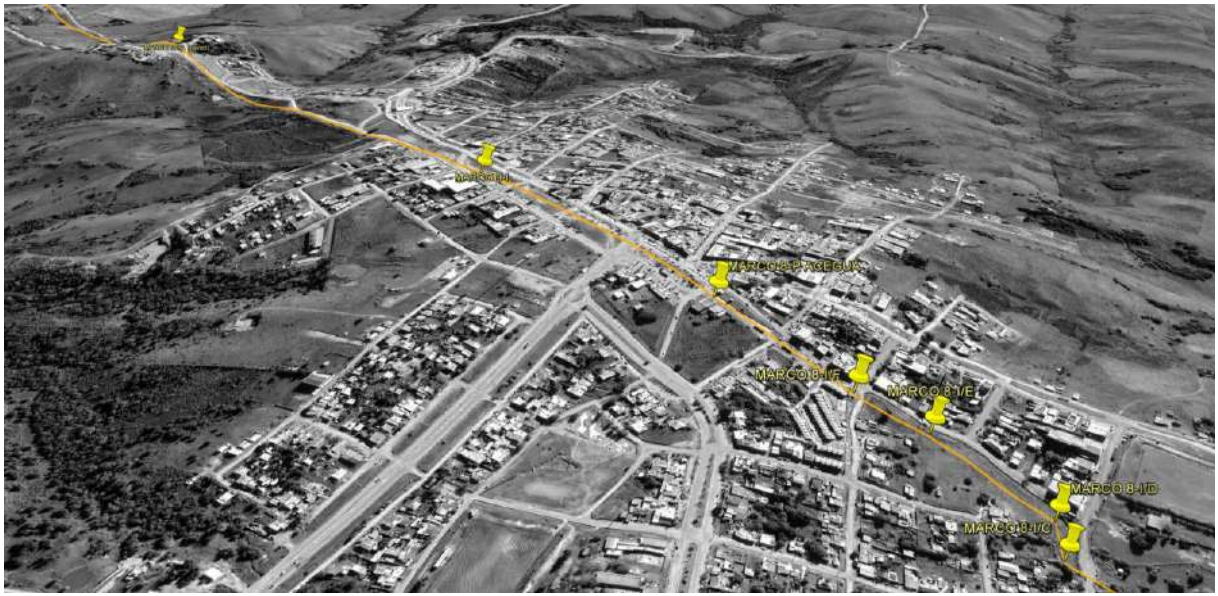


Figura 35: Mapa aéreo destacando a localização dos marcos fronteiriços nas cidades-gêmeas Aceguá/Aceguá. Fonte: Marcação disponibilizada no site: <http://info.lncc.br/udescr.html>. Atualização dos pontos realizada em 1999. Acesso em 14 de janeiro de 2019. Editado no Google Earth pelos autores, 2019.

No trajeto percorrido identificamos quatro marcos, sendo três principais, Marco 9-I (ponto 3 da Figura 36) e dois Marcos 8-P (pontos 4 e 5 da Figura 36); e, um secundário Marco 8-I/F (ponto 6 da Figura 36). Pela fotografia é possível perceber que todos os marcos se diferenciam pelo formato, composição e escala. Os Marcos 8-P possuem o mesmo nome, mas são de épocas e coordenadas distintas. O primeiro datado de 1853 (ponto 5 da Figura 36) símbolo da primeira expedição de demarcação dos limites e o segundo de 1909 (ponto 4 da Figura 36) correspondente a fase de caracterização. Esses marcos estão muito próximos um do outro, a hipótese levantada é de que na fase de caracterização observou-se que o antigo marco possuía uma coordenada que não permitia a visual dos outros marcos mais

afastados, por isso a necessidade de adequação e implementação de outro marco mais elevado, contudo não encontramos informações detalhadas sobre esse episódio. Enquanto o marco secundário quase passou desapercebido durante a travessia devido suas pequenas proporções e um quase apagamento em um entorno esparso e de características rurais.



Figura 36: Marcos fronteiriços encontrados na travessia Aceguá/Aceguá. Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de (3) Natália Lohmann, 2018 (4) Vanessa Forneck, 2018 (5 e 6) Flavio Baumbach, 2018.

Como já antecipado no subcapítulo anterior das travessias pelas ruas, os Marcos 8-P são elementos estruturadores que estimulam a espera, seja pelo desenho ou pela localização, nos acolheram e possibilitaram uma outra relação de contato. O marco de concreto pintado de branco e com a base circular era o ponto focal da Praça Internacional de Aceguá. Muitos viajantes subiram em sua plataforma para tirar fotos, descansar, ou somente apreciar a movimentação da cidade em uma visual privilegiada. Por mais que a presença daquele marco simbolizasse a demarcação entre países, na prática, servia como banco, mirante, ponto de encontro e espera, local de reunião. E, esse contato não era exclusividade dos estrangeiros, avistamos também moradores que se apropriavam do monumento de distintas maneiras. O

Marco 8-P, mais antigo, também possibilitava essas trocas, porém mais sutis, uma vez que a visual do marco já não era tão favorecida quanto o primeiro, e, seu desenho, continha restrições a possíveis intervenções e escaladas.

Entendemos aqui essa apropriação como prática urbana dentro de uma duração, ou como melhor explica a arquiteta e urbanista Rita Velloso (2016, s/p. Grifo nosso):

> A apropriação não pode ser compreendida externamente aos ritmos da vida e do tempo, por ser desde sempre **um processo que conforma a perspectiva que um indivíduo tem de seu próprio entorno**. Para que a apropriação se torne efetiva, o indivíduo deve tornar-se **consciente do que acontece ao seu redor, do que foi provocado no entorno por sua própria intervenção**, que jamais é neutra, muito menos estática.

Durante a prática e imersão no contato com os marcos se abriu a possibilidade para adentrar a essa experiência da apropriação. Nós, estrangeiros-viajantes, e também alguns moradores, rompiamos com o cotidiano passificado ao se expor e intervir diretamente na cidade. As ações e consciência dos atos que propiciaram o sentido de apropriação e a criação de novas dinâmicas: de um marco petrificado carregando um histórico de delimitação para um marco-banco-mirante das trocas e encontros.

Enquanto que o Marco 9-I, localizado no largo canteiro-estacionamento, não nos atraia de forma intensa. Passamos por ele observando seus detalhes, registrando em fotografias e desenhos, mas não permanecemos por mais tempo. Tal fato pode ser explicado pelas condições de inserção no entorno, um elemento “solto” em um canteiro muito extenso próximo as avenidas de circulação. Não havia nenhum atrativo visual ou de mobiliário que pudesse contribuir para uma situação de espera.

Nas cidades-gêmeas de Santana do Livramento/Rivera encontramos uma alta recorrência dos marcos, justificada pela posição da linha de fronteira que segue a sinuosidade do relevo acidentado. Na caminhada coletiva longitudinal nos deparamos com dezoito marcos principais e dois secundários. Na Figura 37 é possível perceber a complexidade da definição desses marcos em cada inflexão da reta. Alguns despertaram maior interesse e estimularam a pausa, enquanto outros somente foram contabilizados e propiciaram a errância.

Devido às dúvidas *in loco* da direção correta da linha de fronteira confundidas pelas curvas e dobras, havia uma relação de tranquilidade e de senso de localização ao encontrar os marcos – garantindo que estávamos no percurso certo e por onde daríamos continuidade. Marcos que nos estimularam a prática da errância, de seguir em frente na busca de outros marcos. Durante as anotações do processo cartográfico desejamos sinalizar cada marco que percorremos, o número e a localização, uma forma de reconhecimento do lugar e compreensão da linha de fronteira (Figura 38). Como em um álbum de figurinhas em que colecionávamos com satisfação cada encontro com os marcos.

Nessas cidades-gêmeas os marcos principais respeitavam quase o mesmo padrão de desenho, material, escala, diferenciando somente o marco localizado no Cerro do Marco, em que o trapézio possuía arestas arredondadas com diferentes proporções (ponto 15 da Figura 39), e, o marco dentro da Praça Internacional, que estava representado pelo grande obelisco.

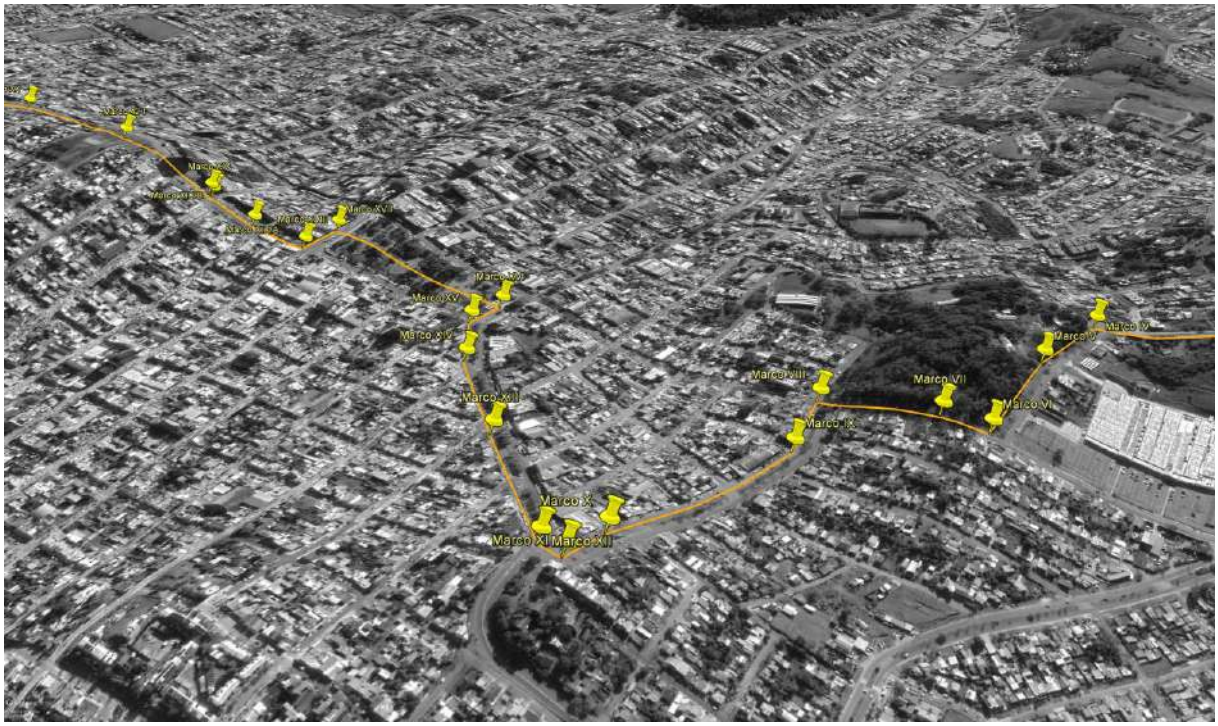


Figura 37: Mapa aéreo destacando a localização dos marcos fronteiriços nas cidades-gêmeas S. Livramento/Rivera. Fonte: Marcação disponibilizada no site: <http://info.lncc.br/udescr.html>. Atualização dos pontos realizada em 1999. Acesso em 14 de janeiro de 2019. Editado no Google Earth pelos autores, 2019.

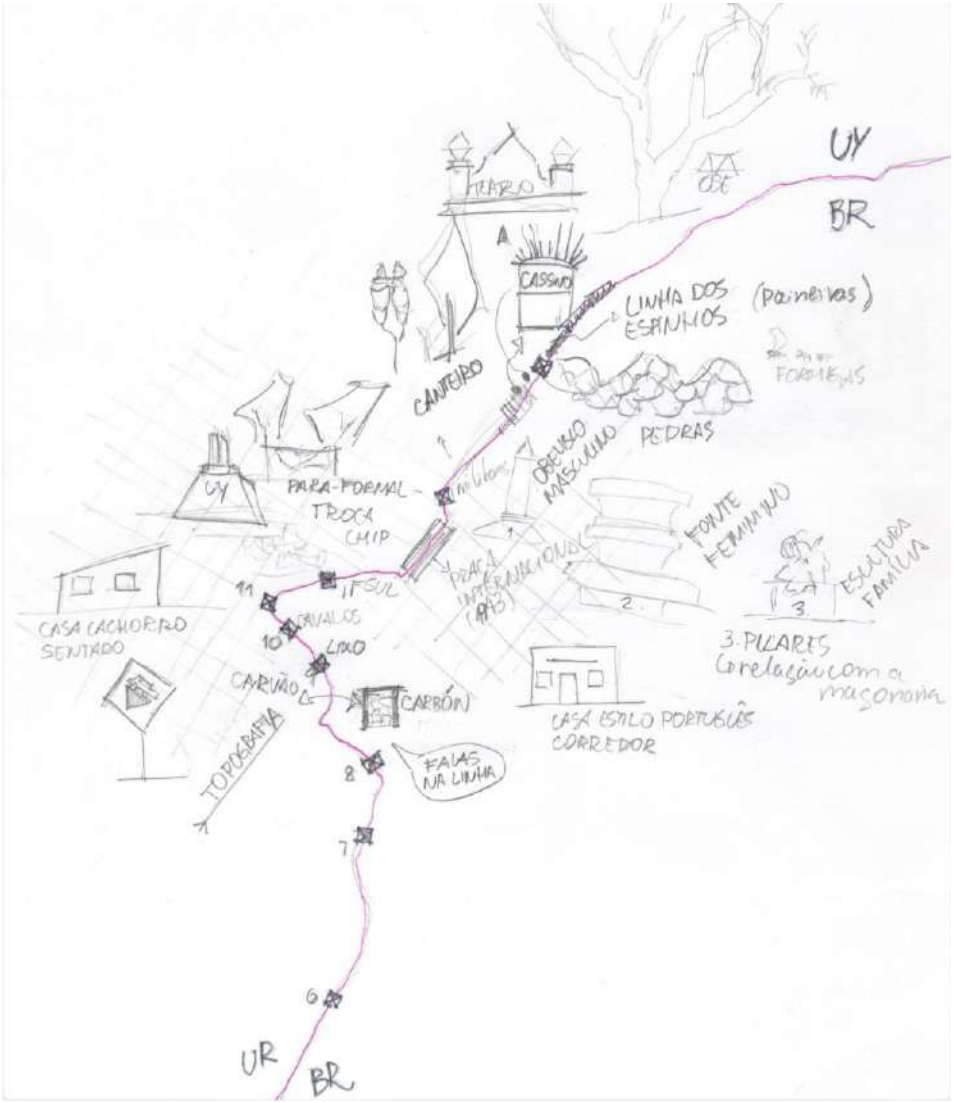


Figura 38: Mapa cartográfico realizado no campo nas cidades-gêmeas de S. do Livramento/Rivera. Detalhe para as pontuações dos marcos de fronteira. Fonte: Autora, 2018.



Figura 39: Marcos fronteiriços encontrados na travessia de S. do Livramento/Rivera. Fonte: Acervo Laburb. Fotografias de (7, 11 e 13) Rafaela Pinho, 2018 (8 e 12) Flavio Baumbach, 2018 (9, 10 e 14) Vanessa Forneck, 2018 (15) Luana Detoni, 2018, (16) Natália Lohmann, 2018 e (17 e 18) Valentina Machado, 2018.

Dois desses marcos principais nos chamaram mais atenção possibilitando a espera. O Marco X (ponto 12 da Figura 39) devido à localização em uma interessante base de pedra que o destacava, nos aguçava a curiosidade de estar mais próximo e poder alcançar uma vista panorâmica da cidade. O desenho deste marco era idêntico aos demais, porém sua imponente presença colocou nossos corpos em uma situação de imobilidade momentânea, de observação e encantamento da paisagem. Enquanto o Marco XIX (ponto 15 da Figura 39), do Cerro do Marco, nos acolhia tanto pela diferenciação do desenho, como pela localização em um atrativo parque, e, também, pelas escritas urbanas com diversos nomes e desenhos que despertaram um sentido de pertencimento.

Nesses dois exemplos os marcos transferiam o simbolismo de demarcação política entre países, de ser somente um ponto de coordenada geodésica, para uma relação de apropriação do monumento, de inserção como um elemento que faz parte da memória do lugar. Dessa forma convidavam para uma espera acolhedora, hospitaleira. Na simultaneidade da revelação de bonitas paisagens e encobrimento dos possíveis encontros.

O marco fronteiriço como um nó de uma costura, formando uma rede de nós que se ligam uns aos outros e definem um circuito, no caso a linha de fronteira. Nós que estão ligados, mas se constituem em uma rede, ou seja, permitem os furos, os escapes de forma independente – cada marco uma singularidade. Marcos que traçam um plano comum dentro da diferença. Esse mapa da localização e materialidade dos marcos aliado a experiência, vivência, con(tato) com os mesmos, resulta em novas concepções e reflexões sobre os distintos *afectos* e *perceptos* sentidos.

Essa sobreposição dos mapas lembra do estudo do pedagogo francês Fernand Deligny em suas pesquisas sobre crianças autistas. Da confluência dos mapas do fazer, com uma finalidade específica (o autor se refere aos adultos-sujeitos-conscientes); e dos mapas do agir, sem qualquer finalidade ou intenção (o autor se refere as crianças-autistas). Deligny (2018) observa que existem linhas de erros (do agir) que atravessam as linhas normativas (do fazer), linhas de erro que muitas vezes são incompreensíveis dentro da estrutura. De forma análoga, o mapa que desenhamos durante a travessia seguia tanto um fazer, de permanecer dentro da linha de fronteira; como um agir, no impulso de escalar um dos marcos, do ato de esperar em alguns trechos, e mesmo no ato de intervir colando algum adesivo, acontecimentos esses que expressam as linhas de erro que não possuem uma finalidade, mas criam uma nova territorialidade, de intervir e fazer parte.

Após a composição desses mapas entendemos o marco de fronteira como um elemento urbano hostipitaleiro, que pode ser acolhedor mesmo reforçando um imaginário de separação e, pode ser repulsivo mesmo em ambientes de integração. A partir de um fazer e agir, ou seja, da prática de traçar e criar novos e sobrepostos mapas que nos aproximamos da complexa linguagem dos marcos de fronteira.

4.2.3 A ocupação

O termo ocupação pode estar ligado tanto a posse de determinado lugar/espaço, como também a ocupação no sentido de emprego, ofício, trabalho. O verbo ocupar no espaço-tempo e o adjetivo ocupado na imersão do sujeito no tempo de uma tarefa. Em todo caso esse termo

indica uma ação, uma prática, seja ela temporária ou contínua, em movimento ou estacionária, individual ou coletiva.

A ocupação a que dedicamos atenção se concentra nas distintas formas de ocupações urbanas que experienciamos durante as travessias pela linha de fronteira nas cidades-gêmeas. Ocupações que denunciavam tanto a precariedade e o déficit da política social de moradia e habitação, como das formas aprisionísticas das condições de emprego formal. Ocupações que podem ser entendidas como desvios entre o conceito lefebvriano do espaço abstrato e diferencial, ambos imersos no espaço político da luta de classes.

E, as táticas – referência a Certeau – urbanas promovidas por essas ocupações podem ser consideradas como elementos, ou melhor, fatos urbanos que inspiraram a espera. A espera que percebe o cotidiano dialético dessas distintas formas de ocupação entre o hospedeiro (Estado) e os hóspedes indesejáveis (atores, situações e movimentos de ruptura), além do próprio ato de permanecer.

Trataremos aqui tanto das ocupações “desviantes” como das ocupações que denominamos “disciplinadas”, presenciadas na linha de fronteira. As ocupações desviantes são aquelas que tentam escapar das normativas, que não se enquadram em nenhum planejamento ou projeto urbano, eventos urbanos inesperados, transgressores, que muitas vezes estão submetidos a ameaças, como exemplo: o acampamento de ciganos em Jaguarão, as habitações irregulares na borda do Rio Quaraí e os vendedores informais de artesanato e lenha no canteiro central de Santana do Livramento/Rivera. Enquanto que as ocupações disciplinadas são movimentos que promovem usos diferenciados, atípicos na cidade, mas obedecem a uma antecipação e organização, sendo constantemente monitorados, como exemplo: o evento enogastronômico que acontece anualmente na Praça

Internacional em Santana do Livramento/Rivera e o enquadramento dos camelôs próximo à Praça dos cachorros na mesma cidade-gêmea.

Para se aproximar da lógica complexa do espaço social recorremos ao filósofo francês Henri Lefebvre em sua obra “A produção do espaço”, de 1974. Lefebvre entende o espaço social em uma dimensão política, em que seu uso e controle é disputado por distintos atores sociais em lutas de classes, estando imerso tanto em uma prática como em uma teoria. O espaço social como uma produção constante e dinâmica promovido pelas relações sociais, ou seja, não é somente um produto material na junção de objetos e coisas, mas sim um processo de relações entre as coisas (LEFEBVRE, 2013).

O autor ainda destaca que a expansão e inserção do modelo capitalista nas cidades passou da produção de coisas no espaço para a produção do próprio espaço, em que transfere e reproduz as condições de trabalho e dominação capitalista para o relacionamento na esfera social.

Observando as nuances do espaço social, Lefebvre (2013), compreende o espaço como abstrato e diferenciado. O espaço abstrato pode ser equiparado às formas de abstração promovidas pelo emprego formal dominado pelas diretrizes capitalistas sob vigilância do Estado. Ou seja, um espaço formal, homogêneo, fragmentado, hierarquizado e controlado. Um espaço que prevalece a identidade, o mesmo, a repetição em detrimento da diferença e possíveis rupturas. E, por mais que esse espaço abstrato tenha fortes características totalizantes, dentro dessa estrutura há arritmias que escapam de toda essa máquina de controle. Movimentos sociais, manifestantes, questionadores que vão contra a esse tipo de dominação espacial e demonstram que existem espaços e formas de ocupação que fogem dessa subordinação predominante do valor econômico de troca (BASTOS, et al., 2017).

A partir dessa contradição no espaço abstrato, Lefebvre descreve o espaço diferencial: espaço que promove a dissolução da homogeneização para criar novas relações sociais implicadas, principalmente, na experiência e apropriação diferenciada dos espaços. Tal relação espacial não aceita a propriedade privada a qualquer tipo de controle ou dominação da lógica capitalista e do Estado que deseja ser protagonista do próprio espaço cotidiano.

Assim, entre o espaço abstrato e diferenciado, entre as formas de dominação e apropriação, entre as estratégias e táticas, existem as práticas espaciais do desvio. Desvios que são potentes para o entendimento e compreensão das tensões sociais, situações urbanas que nos ensinam maneiras inventivas de formas de apropriação autênticas. Os atores dessa transformação espacial criativa recebem distintas denominações, como: homens ordinários, para Certeau (1994); outros urbanos, de acordo com Paola Jacques (2012); homens lentos, por Milton Santos (1994). Sujeitos, atores, pessoas que estão submetidas às normas e dominação do Estado, porém não aceitam de forma pacífica e estabelecem outros meios de interação com espaço. Como em uma *collage* escolhem, recortam e colam múltiplas situações na produção de novas táticas, a fim de se desvincular da tentativa homogeneizante de alienar, individualizar, deixar no anonimato os atores urbanos no processo de produção do espaço.

Dito isso, nos aproximamos de um interessante estudo do arquiteto e urbanista Igor Guatelli (2015) que descreve sobre a hospitalidade urbana em situações de ocupações massivas no território da cidade, como exemplo das manifestações e protestos de rua no ano de 2013 na cidade de São Paulo e outros eventos festivos na mesma cidade. A partir da leitura desse autor que chegamos no entendimento das ocupações disciplinadas, uso do espaço público de forma controlada pelo Estado, ou seja, o Estado promove uma concessão do espaço público para determinado evento delegando para uma empresa privada e mesmo para

o policiamento a organização desse espaço. Uma hospitalidade camuflada, pois o espaço público já é um bem de direito a todos e não precisaria de um "convite" para usufrui-lo, porém com receio de uma ameaça iminente do hóspede indesejado o Estado intervém com um rígido controle tendo como discurso a garantia da ordem social e o "bem-estar" dos hospedados.

> O lugar da "casa-do-outro", da casa de todos, transforma-se, por antecipação, na casa do Estado, **que se utiliza da força da lei ou da violência do poder da lei para garantir a sua própria hospitalidade**, porém uma condicionada hospitalidade (...) Derrida denomina tais situações "Hostipitalidade", uma hospitalidade hostil, neste caso, uma hospitalidade onde o cidadão torna-se um hóspede quase indesejável em um lugar que deveria ser sua própria casa (GUATELLI, 2015, p. 176-177. Grifo nosso).

Durante as travessias pelas cidades-gêmeas percebemos situações em que essa hospitalidade condicionada estava presente. No ano de 2017, a autora, presenciou o evento Enogastronômico nas cidades de Livramento/Rivera. Evento comemorativo que além de palestras e visitas turísticas conta com um almoço coletivo na Praça Internacional, uma grande mesa é formada bem na linha que divide os países, como uma demonstração simbólica de integração. Porém, como evidenciado na Figura 40 (à esquerda), o espaço público é setorizado, cria-se um interior e exterior, há nas laterais uma barreira que divide o espaço comum, além de seguranças em alguns pontos estratégicos – medidas essas apoiadas por leis e diretrizes do próprio Estado. Esse zoneamento e hierarquização transforma um espaço público, comum, de direito universal em um espaço privado, exclusivo, tendo acesso somente aqueles que compraram o ingresso. Uma hospitalidade seletiva que acolhe os hóspedes privilegiados e hostiliza os demais visitantes ao impedir o acesso integral de um espaço que também é seu por direito. "Cria-se a ilusão de que é preciso conquistar o direito de entrar em

determinadas áreas diferenciadas, mesmo sendo parte do mesmo espaço público" (GUATELLI, 2015, p. 180).

Embora compreendamos a importância desses eventos de integração, questionamos até que ponto o controle do espaço público na promoção desses eventos corrobora para efetiva integração e abertura para uma hospitalidade verdadeira? Como o enquadramento do espaço através de barreiras físicas, em um lugar até então aberto, pode agregar no sentido de acolhimento e fortalecimento dos laços entre países vizinhos?





Figura 40: Ocupações disciplinadas. Festival Enogastronômico na Praça Internacional em Livramento/Rivera. Fonte: Assessoria de Comunicação Social da Prefeitura de Santana do Livramento, 2017 (à esquerda). Construção e realocação do camelódromo na Rua 33 Orientales em Rivera em 2014. Fonte: sem autoria. Disponível em: <https://www.pasionfutbol.com/fanaticos/Los-camelo-de-Rivera-20140308-0008.html> Acesso: 13 de fevereiro de 2019.

O fechamento temporário da praça neste dia refletia mais a segregação do que a integração. Do lado de dentro o entusiasmo, alegria, exaltação, um aroma de um belo almoço acompanhado de sorrisos e conversas. Enquanto do lado de fora os espectadores, olhares de turistas curiosos, de vendedores ambulantes que cotidianamente usam desse espaço para

seu sustento, nativos e estrangeiros que não possuiam o poder de compra e somente assistiam ao espétaculo e a nítida diferença social.

De forma análoga, o Estado mais uma vez amparado por um discurso de segurança e organização espacial constrói uma estrutura para enquadrar os camelôs que se instalavam próximo da conhecida praça dos cachorros (Rivera) com suas barracas improvisadas (Figura 40, à direita). Medida higienista que deseja controlar uma ocupação não regulamentada antecipando uma suposta ameça ao seu poder. Mesmo construindo a estrutra no mesmo local da ocupação, não tentando transferí-los para uma região mais afastada, o Estado impõe suas regras de uso do espaço, como: o pagamento da taxa de aluguel, horários de funcionamento, itens que podem ou não ser vendidos. Ou seja, o que antes era uma ocupação efêmera sem regras específicas passou a ser fixa e a obedecer a rígidas exigências. Muitos daqueles vendedores não se adaptaram a essa nova modalidade e seguem inventando outras maneiras de escape (tanto que em outras ruas adjacentes observamos a resistência de alguma barracas). Enquanto que a nova estrutura enfrenta graves problemas administrativos em que grandes empresários estão interessados na compra do espaço, mas entra em discussão a finalidade social para o qual a edificação foi idealizada[66].

Na oportunidade da entrevista com o arquiteto e urbanista de Rivera responsável pelo projeto da estrutura e paisagismo do camelódromo, nos comentou o benefício que esse empreendimento oferece para famílias de baixa renda. O arquiteto explicou a sua concepção de planejamento, o que ele chamou de “gentrificação ao contrário”. De acordo com sua própria definição, descreve:

[66] Informações coletadas a partir das entrevistas com moradores e técnicos da prefeitura/intendência na cidade de Livramento e Rivera.

> Tu pega pessoas muito humildes que tem um pequeno negócio e bota no melhor lugar da cidade e tu consolida eles, e, além disso, tu cria um espaço de qualidade urbana, paisagística, tu tá dando oportunidade a essa pessoa de se integrar a uma sociedade que de alguma forma ela era meio excluída, não se sentia igual, por quê? Porque ela não se sentia igual ao resto dos comerciantes que tão na principal área da cidade. Agora, tu além de permitir que ela esteja na principal área da cidade, tu cria um espaço que tá interessante, tu dá cursos para essas pessoas de formação de micro empresário. Então, eu acho interessante seria que elas se conscientizassem que aquilo é bom para elas e bom para cidade, que se eles não cuidam em sentido da sujeira, não cuidam com o sentido de ter uma presença harmoniosa, interessante para o turista eles vão ganhar. Mas eles não ganham porque isso aí tem 4, 5 anos e já parece uma coisa assim acampamento de ciganos. Eu acho que uma gentrificação ao contrário por isso, porque tu pegar um monte de pessoas com poucos bens, com giro comercial muito pobre e colocar no melhor lugar da cidade e tu permitir que eles trabalhem igual com os outros, quer dizer, tu tá convidando eles a se integrar, mas eles não querem se integrar (Domingos).

A fala do arquiteto nos chamou muita atenção, há um desejo de melhoria e readequação espacial apoiado por uma sólida organização e homogeneização “não se sentia igual” – fato comum da essência do urbanismo que quer ter o controle das situações e garantir a funcionalidade, enquadrando as diferenças e assemelhando o espaço. Porém, essa forma de inclusão, esse discurso de promoção de oportunidades e igualdade para a baixa classe social está condicionada a regras totalizantes, ou seja, não há uma participação efetiva da voz e realidade desses trabalhadores na promoção do projeto. Um dos motivos no qual o próprio arquiteto reconhece que esses trabalhadores não se integram, eles não se sentem parte desse modelo mesmo estando no metro quadrado mais caro da cidade.

Quando Domingos afirma que hoje alguns desses vendedores que usam o camelódromo o transformaram em um “acampamento cigano” demonstra repúdio pelas novas reapropriações do uso do espaço e pela diferença. Aqui está nítido que a identidade, a

padronização do trabalho ainda é vista como uma boa opção para “limpar” os espaços públicos de ocupações não desejadas. Novamente o conceito derridiano da hostipitalidade se aplica neste caso, na hospitalidade de oferecer um excelente local de trabalho, mas hostilizado pelas regras que impõem condicionantes para o uso.

Tanto o evento enogastronômico como o novo camelódromo são projetos idealizados por homens, brancos, de classe média e alta, novamente essa elite que considera ser capaz de sozinha interferir sobre a lógica espacial urbana. Atitudes de organização sistemática garantindo o controle, a disciplina e a segregação que se aproximam das medidas urbanísticas tomadas ainda no século XVII para combater a peste nas cidades. A peste hoje ainda persiste, não como antigamente em forma de doença epidêmica, mas a peste como tudo aquilo que provoca a desordem e o caos na cidade aos olhos do poder do Estado. A ocupação de barracas em uma praça principal da cidade é um tipo de peste que deve ser “engaiolada” obedecendo a dispositivos disciplinares, ou então ser expulsa, “limpa”, daquele ambiente. Fernando Fuão (2019) apoiado pelos estudos de Foucault ressalta:

> Assim na cidade pestilenta, pestiada, sitiada, instala-se um processo analítico de compreensão daquilo que ainda não é suficientemente entendido ou conhecido. É preciso isolar os objetos, as casas, os corpos; **delimitar sua territorialidade**, seu espaço de confinamento, seccioná-lo para que se possa ter o controle e entendimento. É preciso isolar não só os corpos, mas a própria doença que se apodera deles. Necessita-se **isolar a peste para que ela não se prolifere** e esse isolamento é uma questão de vida e morte. A fixação em seus próprios lares é o primeiro passo (FUÃO, 2019, s/p. Grifo nosso).

A delimitação das territorialidades seja no acesso restrito temporariamente a um espaço comum por uma elite, ou no fechamento aprisionístico de formas de trabalho formal para vendedores “irregulares”, determinam um zoneamento de controle pautado por uma ordem segregacionista, desejante do espaço abstrato da homogeneização.

No entanto, como já adiantado anteriormente, mesmo nessas situações em que o poder público controla e ordena o espaço social existem os escapes, desvios, sendo prova de que sim, é possível, promover um espaço urbano mais democrático próximo da hospitalidade incondicional, independente da escala, da atividade ou da periodicidade, “manifestações pontuais (...) nos mostram a presença latente de ações desterritorializantes dentro de uma massiva lógica territorializante, calcada na divisão, ordenamento, hierarquização e concessão de uso do espaço público” (GUATELLI, 2015, p. 185).

Dessa forma as microrressitências urbanas transformam, mesmo que temporariamente, as dinâmicas de determinado território possibilitando outras formas de sociabilidade entre os atores humanos e não-humanos. Ações desterritorializantes que alteram a lógica espacial até então conhecida para se abrir a outros *afectos* e aproximações. De acordo com Igor Guatelli (2015) essas territorialidades momentâneas só são efetivas na presença do outro, novas táticas criadas para receber aquele outro que chega sem convite ou qualquer antecipação, o acolher incondicionalmente.

Nas cidades gêmeas de Livramento/Rivera presenciamos no canteiro central que divide/une os países essas ações menores, desterritoralizantes. Os vendedores de lenha (ponto 2 da Figura 41) escolheram justamente esse lugar internacional para cortar e vender o seu produto. Uma situação incomum dentro de um território tão apático de ações. Mais à frente outros vendedores se reuniam tomando mate e nos acolheram em um círculo de conversa, uma conversa gratuita, afetiva, menor que transformava o lugar na possibilidade e abertura daquele encontro. Pequenos rasgos desterritorializantes na linha de fronteira se

desprendiam da lógica do comum para o afeto e receptividade do outro em sua condição estrangeira.



Figura 41: Ocupações desviantes. (1) Venda de artesanato no canteiro internacional de Livramento/Riveria; (2) Venda de lenha no canteiro internacional de Livramento/Rivera (3) Moradias irregulares na beira do Rio Quaraí em Quaraí e (4) Acampamento de ciganos à margem do Rio Jaguarão em Jaguarão. Fonte: Acervo Laburb, 2018. Fotografias de: Rafaela Pinho, Luana Detoni, Flávio Baumbach e Valentina Machado, respectivamente.

De maneira semelhante o vendedor de artesanato localizado na mesma linha de fronteira, porém em um ponto mais próximo do centro das cidades (ponto 1 da Figura 41),

modificava a função daquele canteiro destinado para circulação e/ou descanso dos pedestres para um estande comercial de produtos artesanais. Um varal formado por redes e estofados de carros entrelaçado entre as grandes árvores, alguns bancos e mesas de madeira aliado a utensílios de cozinha preenchiam o canteiro transformando as inter-relações com o lugar. Entre cores e texturas fomos atraídos por aquele conjunto que se destacava do entorno, quase impossível não caminhar mais lentamente, ou mesmo parar, para observar os detalhes com mais cuidado. Aqui não chamamos atenção pela questão comercial de compra e venda em si, mas pela composição dos elementos provocando uma desordem na lógica espacial até então regrada e funcional. Elementos que estavam desconexos com o entorno, mas por isso mesmo possibilitam outros afetos, da fala e escuta daquele vendedor e dos próprios objetos.

Na cidade de Quaraí observamos a resistência de moradias irregulares na borda do Rio Quaraí movimentadas por conversa entre moradores e crianças brincando (ponto 3 da Figura 41). Habitações que não poderiam ocupar um território de preservação ambiental, mas que se instalam ali não por opção e, sim, por necessidade. O lugar impossibilitado para receber moradias devido as cheias do rio acolhe aqueles que já são historicamente marginalizados dentro da estrutura social. E a permanência deles é motivada pelo coletivo de outras moradias. A presença e resistência dessa ocupação desviante pode ser lida como uma luta política e social que não se detém a posse da terra, mas que denuncia a ausência das condições de moradia dignas a todos. A desterritorialização provocada por essas ocupações afetam o sentido do lugar e convidam para uma reflexão que está além do controle do Estado.

Um pouco diferente dessa ocupação em Quaraí, mas ainda dentro da esfera habitacional, tivemos contato com um acampamento de ciganos na borda do Rio Jaguarão (ponto 4 da Figura 41). Quatro grandes tendas se instalaram próximas a Ponte Internacional

Barão de Mauá. Famílias de ciganos que se apropriavam daquele território como moradia temporária. Dentro das tendas observamos redes, alguns eletrodomésticos, móveis de madeiras e uma diversidade de objetos. Um lugar que antes estava vazio de usos, agora recebia a função de abrigo e proteção para algumas famílias.

Para compreender esse tipo de ocupação nos aproximamos do estudo de Deleuze e Guattari (1997) que aborda sobre a essência da vida nômade. O nômade possui um território de autonomia, uma vez que percorre por trajetos entre pontos de interesse (acesso a água, a alimentação, ao abrigo), porém que ele mesmo escolhe e determina a direção. O descolamento do nômade só é realizado quando necessário, quando as situações do local que ele se encontra já não o satisfazem, em que cada território existe pela possibilidade de ser abandonado. Um segundo ponto destacado pelos autores está na forma de distribuição ao chegar em um espaço, diferente do sedentário que se distribui de forma fechada, cercada, hierarquizada, o nômade realiza uma distribuição aberta, indefinida, sem delimitações, não se concebem como interior, mas sim como extensão do todo. Por fim, um terceiro ponto reforça que o espaço nômade é um espaço liso, ou seja, “marcado apenas por ‘traços’ que se apagam e se deslocam com o trajeto” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 43). O nômade não é movimento (extensivo, da transição de um ponto a outro – como os migrantes), mas sim velocidade (intensivo, que acompanham os lugares lisos).

O nômade como vetor de desterritorialização, diferente do migrante que se reterritorializa em um “depois”, ou do sedentário que precisa de “outra coisa”, material para se reterritorializar, o nômade “é a desterritorialização que constitui sua relação com a terra, por isso ele se reterritorializa na própria desterritorialização” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 44). Essa relação especial dos nômades com a terra, de permanecer nesses lugares lisos,

rizomáticos, múltiplos conferem uma característica da espera, “o nômade sabe esperar, e tem uma paciência infinita (...) a pausa como processo” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 44).

O tempo dos nômades, sua permanência nos territórios lisos é relativa as circunstâncias que se encontram. Essa ocupação de ciganos na cidade de Jaguarão, depois de quase um ano em que a atravessamos, ainda espera no mesmo lugar. Não se sabe ao certo sua duração e isso se torna indiferente no seu propósito de puro acontecimento. “O nômade é aquele que não parte, não quer partir, que se agarra a esse espaço liso onde a floresta recua, onde a estepe ou o deserto crescem, e inventa o nomadismo como resposta a esse desafio” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 44). O desafio de permanecer nessa borda do entre, na faixa fronteiriça de indeterminação, de acolher e se sentir acolhido por esse território singular.

No entanto, o pensamento e atitude nômade incomoda o Estado pois coloca em risco a integridade do seu controle e poder. As armas dos nômades como máquina de guerra são os afetos que agem por ação livre, imediata, sem finalidade específica (hospitalidade), enquanto que os utensílios do Estado têm um objetivo premeditado e obedece a uma organização e regulamentação (hostilidade). “Para qualquer Estado, não só é vital vencer o nomadismo, mas controlar as migrações (...)” (DELEUZE; GUATTARI, 1997, p. 50). Mais um argumento que comprova que as ocupações desviantes estão em iminência de rompimento pelo próprio Estado.

Os vendedores de lenha e de artesanato no canteiro da linha de fronteira, os moradores de habitações irregulares na borda do rio e o acampamento cigano, são exemplos de ocupação desviante que nos ensinam outras formas de apropriação do espaço urbano. E, ao mesmo tempo, nos fez refletir que o nosso grupo de pesquisadores naquela travessia-

deriva também poderia ser visto como hóspedes indesejáveis. Em uma prática incomum, – e porque não revolucionária – agíamos ativamente no território fotografando, entrevistando, questionando essas resistências menores e potentes. O ato de divulgar, tanto neste trabalho como na publicação de periódicos essas potentes rupturas, abrem frestas para questionarmos o nosso próprio papel como instituição acadêmica e profissional dentro da arquitetura e urbanismo. Como acolher esses desvios aprendendo sobre essas novas táticas de apropriação e inserção urbana sem a pretensão de criar estratégias para afastá-los, apagá-los considerando-os mazelas ou “pestes” urbanas?

Inquietações que foram possíveis na imersão das múltiplas dobras desses lugares de espera. Seja a ocupação desviante ou disciplinada, ambas colocaram nossos corpos em uma situação de imobilidade, pausa, algumas de forma mais acolhedora e com maior duração próximo das aberturas das enseadas, e outras menos receptíveis, porém abertas a questionamentos.

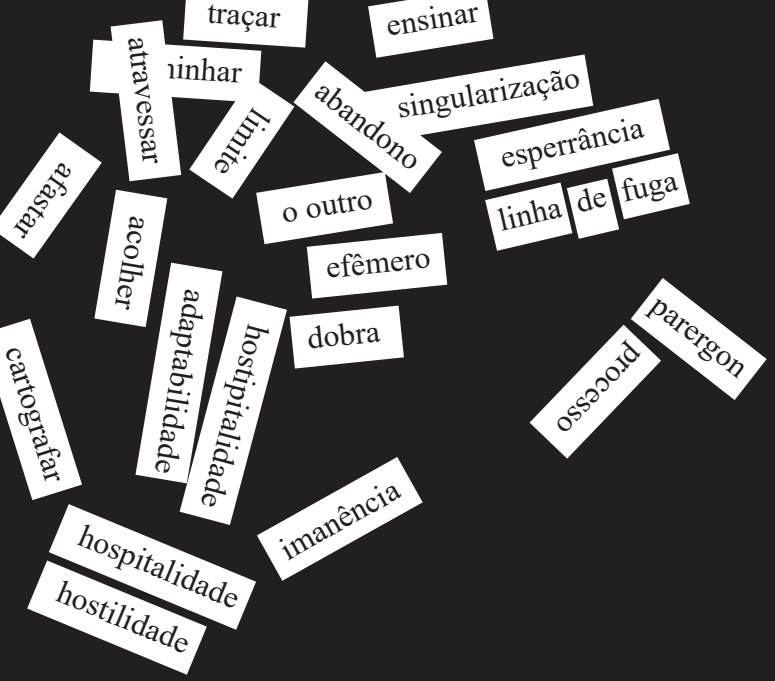
As dobras como pensamento labiríntico formado por inúmeras linhas infinitas que se dobram e redobram compondo distintos desenhos, porém formadas pela mesma linha, dobras conectadas, inseparáveis, de extremidades sem fim. A dobra como coexistência de um dentro e fora, interior e exterior, do lado avesso e direito, a dobra no conceito deleuziano como acontecimento. “As linhas retas se assemelham, mas as dobras variam, e cada dobra vai diferindo” (DELEUZE, 1996, p. 194).

E foram nessas dobras que praticamos a espera, a praça e o parque, os marcos fronteiriços e as ocupações como dobras que hospedam, aguardam, acolhem em distintas formas de recepções. Tanto o banco da praça, a plataforma do marco de fronteira ou a feira

de artesanato constituíam um lugar e também um tempo. Um lugar inóspito ou afável, um tempo da espera e acolhimento do outro de pouca ou muita duração.

> A espera sempre é puro desejo, e o desejo não vive sem a espera. A espera é uma fissura, e a fissura nunca não quer aguardar, ela consome, devora o próprio ser, a situação. Mas a inversão pode acontecer. O que deveria ser espera, se inverte obrigando o outro a esperar também, através do *seducco*, o errante paralisa como enfeitiçado pela medusa, congela, '*glasifica*', louco apaixonado se imobiliza, e vira espera na espera do outro. Ele não faz nada, só aguarda. Fica a espera da espera primeira, até se desesperar por seu momento de libertação, correndo o risco de não suportar e abandonar sua própria condição, e partir como um errante desesperado. Estranha hospitalidade que transforma o outro em sua própria condição (FUÃO, 2014, p. 83)

Nós, caminhantes, cartógrafos, errantes tivemos a experiência de adentrar nessas dobras hospititaleiras e em contato com os lugares de espera fomos transformados e imobilizados momentaneamente por fatos urbanos impactantes, “O efeito negativo da espera é o desespero e a angústia. O efeito positivo é a esperança” (FUÃO, 2014, p. 89). Os pontos de pausa e acolhimento colocaram nossos corpos nessa região complexa de imobilidade física e velocidade intensiva do pensamento. A espera como uma fratura, um rasgo, um furo que aguarda desesperadamente o outro para compartilhar suas potencialidades, angústias e, ao mesmo tempo, deseja ser o outro em sua diferença errante. Situações que comprovam a tese do filósofo Derrida de que a hospitalidade não se dá, no sentido de conceder, mas sim se torna, no sentido de acontecer.



O retorno: as reflexões 5

5. O retorno: as reflexões

Re-tornar, tornar a ser de novo, voltar, regressar. O retorno de uma viagem se assemelha à retomada de uma pesquisa investigativa, faz-se necessário resgatar as intenções e objetivos iniciais para perceber o que, durante o percurso, foi absorvido e/ou abandonado; o que ainda carregamos na mala de viagem, e o que foi deixado pelo caminho como um rastro ou como um simples desapego. O retorno nos revela quem éramos e o que nos tornamos depois de um mergulho profundo em uma experiência complexa – o tornar a ser de novo dentro da diferença. É na volta que se abre às reflexões e, consequentemente, a criação de pistas na observação de toda trajetória.

Esta pesquisa foi motivada por uma inquietação inicial de desvendar como acontece a ocupação/vida urbana na linha de fronteira; como e quem são as pessoas que se apropriam do lugar da borda, da conexão entre cidades fronteiriças; e, de forma mais concreta, compreender como as estruturas morfológicas associadas às vivências sensíveis nas linhas fronteiriças das cidades-gêmeas Brasil-Uruguay, criam possibilidades de dar novos sentidos aos lugares de interseção, o ponto de contato dessas cidades. Inquietação que nasce de uma desconexão entre o discurso de algumas bibliografias que relatam sobre essas cidades-gêmeas de forma distante, homogênea e captada por dados estatísticos; com o discurso e narrativa da própria experiência corporal, física e subjetiva nesses territórios. Um mesmo lugar tomado de pontos de vista diferentes.

Dessa forma, o interesse esteve atento ao que transborda nessa linha de con(tato) nas cidades-gêmeas, pelo menor, pelos fatos urbanos cotidianos que muitas vezes são desconsiderados devido seu caráter efêmero e heterogêneo, mas que agora ganham

destaque e são as engrenagens de todo estudo, demonstrando a potência e importância desse olhar de perto e de dentro para criação de um outro sentido fronteiriço. Não nos propusemos aqui a elaborar planos urbanísticos reguladores, mas ao contrário, revolucionar os próprios planos existentes, investigá-los, questioná-los, para assim abrir a possibilidade de concepção de novas articulações urbanas a partir dessas leituras heterogêneas em um ato de criação como revolução.

De acordo com os objetivos específicos descrevemos brevemente o que foi alcançado:

(a) discutir sobre o conceito de fronteira na contemporaneidade;

Esse objetivo, anteriormente, possuía a intenção de definir, criar um novo conceito sobre a fronteira na contemporaneidade, porém, durante o processo de pesquisa, chegamos à conclusão que tal pretensão estaria mais nos distanciando da compreensão de fronteira do que ativamente nos aproximando dela. Definir um conceito seria aprisioná-lo em um significado fechado que contraria a própria essência múltipla e aberta da fronteira. Por esse motivo, optamos por discutir o conceito, aproximar diversos autores como geógrafos, historiadores, antropólogos, arquitetos, urbanistas, filósofos, literários e, posteriormente, as narrativas dos próprios habitantes de uma região de fronteira, para lançar pistas de pensamentos múltiplos, plurais que corrobore o entendimento da questão investigada.

Os atravessamentos dessa discussão teórica-conceitual nos possibilitaram perceber que o conceito de fronteira na contemporaneidade é um termo extremamente abrangente, complexo e que pode ter significados diferentes dependendo da sua abordagem em um tempo e espaço. O conceito de fronteira é imanente em si mesmo em uma relação paradoxal e coexistente, pois pode ser visto tanto como barreira, delimitação, impedimento para possíveis

trocas (seja no campo concreto ou abstrato), como também pode ser propício para integração, reunião da diversidade, acolhimento das diferenças e criação de um novo lugar. Isto é, em um mesmo plano – ou o plano comum para Virgínia Kastrup e Eduardo Passos (2014) – diferentes atribuições para fronteira coexistem em uma rede múltipla, rizomática. Sendo que em qualquer um dos casos, a fronteira está conectada a uma noção de espessura, faixa, zona sem uma delimitação inflexível e rígida como em uma linha, ou seja, a fronteira faz parte de um entre.

A fim de fornecer mais algumas pistas sobre a fronteira na contemporaneidade, a discussão conceitual (principalmente alimentada no capítulo 2 e 3) propiciou o encontro com o conceito de *paregon* do filósofo Jacques Derrida (2001). *Parergon* é um termo grego que significa ornamento, elemento que não faz parte da obra, mas que foi anexado e participa como acréscimo. Primeiramente, esse termo foi usado por Kant em "Crítica do Juízo", em que se atém a importância de uma moldura de um quadro em uma pintura, o autor entende a moldura como uma finalidade sem fim do objeto, reveste a tela da pintura, porém permanece externo a obra. Para Kant a moldura é um *parergon*. Por sua vez, Derrida (2001), aprofundou os estudos sobre esse conceito para entender a lógica de elementos que não fazem parte da estrutura principal da obra (o *ergon*), mas que compõe estrutura interna.

> O parergon é uma forma que tem, como determinação tradicional, **não destacar-se, mas desaparecer, enterrar-se, apagar-se, dissolver-se** no momento em que libera sua maior energia. A moldura não é de forma alguma um pano de fundo como pode ser o meio ou a obra, mas tampouco em sua espessura de margem é figura. No mínimo, **é uma figura que se desprende por vontade própria** (DERRIDA, 2001, p. 72. Tradução e grifo nosso)[67].

[67] Texto original: *"El párergon es una forma que tiene por determinación tradicional no destacarse sino desaparecer, hundirse, borrarse, fundirse en el momento que despliega su más grande energía. El*

Logo, o *parergon* está além, fora da obra, mas que ainda sim faz parte da obra. “Nem obra (*ergon*), nem fora da obra, nem dentro nem fora, nem acima nem abaixo, o *parergon* perturba toda oposição mas não permanece indeterminado e dá lugar a obra”[68] (DERRIDA, 2001, p. 23. Tradução nossa). Fazendo analogias a linguagem, Derrida, observa o *parergon* nas epígrafes, notas explicativas, legendas, elementos dentro do texto que fazem parte do todo, mas que não são o texto em si, são como apêndices, complementos, mas que dão suporte a obra.

A descrição desse conceito nos permite aproximar de um sentido sobre a fronteira em um viés abstrato como também concreto. De forma abstrata**,** a fronteira também possui uma finalidade sem fim como o *parergon*, um fim inútil, uma vez que o valor não está em algo externo, mas sim interior. Quando há uma finalidade, um exercício útil, se destina a um valor externo, a uma externalidade, a um desejo pelo que está fora. No caso do conceito de fronteira seu valor está em si mesmo, na capacidade que tem de acolher a diferença e a diversidade como coexistentes e não de maneira hierárquica.

De forma concreta, específica neste trabalho, o conceito de *parergon* também se associa nas travessias que percorremos na linha de fronteira das cidades-gêmeas do Brasil-Uruguay, faixas de transição que não pertenciam a um país ou a outro, mas sim um território de ambos, internacional. Espessura que assim como o *parergon* está nesse lugar que não é dentro nem fora da obra principal dessas cidades, mas que faz parte internamente do seu

marco no es em ningún caso un fondo como pueden serlo el médio o la obra, pero su espesor de margen no es tampoco uma figura. Al menos es uma figura que se retira por sí misma”.

[68] Texto original: *“ni obra (ergon), ni fuera de obra, ni adentro ni afuera, ni arriba ni abajo, el párergon desconcierta toda oposición pero no permanece indeterminado y da lugar a la obra”*.

conjunto e se desprende por vontade própria. Principalmente na borda dessas cidades, a linha de fronteira não recebe nenhum destaque, se diluí, desaparece, porém se faz presente quando dos acordos internacionais entre países ou mesmo nas travessias clandestinas e informais.

Sendo assim, a pesquisa soma mais algumas pistas sobre o conceito de fronteira às inúmeras tentativas e esforços de outros estudos relacionados ao tema. Pistas que foram possíveis através de uma experiência e imersão *in loco*, na captura de acontecimentos, expressão de *afectos* e *perceptos* marcados no próprio corpo-investigador. A fronteira está em movimento e processo constante, não se esgota nessas reflexões, são apenas mais algumas provocações para sua apreensão.

(b) compor e mapear as manifestações e cenas urbanas na linha Fronteira Brasil-Uruguay;

Através da pedagogia da viagem, das travessias, na imersão corporal pela linha de Fronteira Brasil-Uruguay e, depois, na análise cartográfica desses acontecimentos, foi possível compor e mapear as manifestações e cenas urbanas. O mapa cartográfico, no apêndice, se dedicou em registrar algumas cenas urbanas mais impactantes durante nossa experiência cartográfica, ou seja, um mapa da viagem dentro de um período pequeno, porém de informações expressivas. Manifestações contemporâneas que não se encontram em bibliografias tradicionais e que revelam a potência dos acontecimento menores como dispositivos criadores.

Em cada cidade-gêmea descobrimos diferentes formas de apropriação na linha de fronteira, no entanto, as cidades de fronteira seca e molhada apresentam particularidades que são passíveis de distinção.

Nas cidades-gêmeas de fronteira seca, conurbadas (Chuí-Chuy, Aceguá-Aceguá e Santana do Livramento-Rivera) a linha formada por ruas e praças internacionais apresenta em seu centro urbano um forte potencial de integração, algumas vezes aliado ao comércio formal e/ou informal, outras vezes pelo desejo das trocas multiculturais. No caso das cidades Chuí-Chuy a linha de fronteira sinalizada pelo canteiro central está abandonada de usos e apropriações, as travessias acontecem predominantemente no eixo transversal à linha influenciado pelo forte comércio de *free shops*. Enquanto que nas cidades de Aceguá-Aceguá uma pequena praça favorece a permanência na faixa internacional, local que presenciamos a interação entre moradores, turistas e estrangeiros. Já as cidades de Livramento-Rivera apresentam em sua extensa linha vários tipos de ocupação, faixas abandonadas, lugares para exposição dos produtos de vendedores ambulantes e praças de acolhimentos múltiplos.

Entretanto, é no prosseguimento da linha de fronteira em direção às bordas das cidades secas que a linha internacional se diluí de fato, a noção de limite se torna mais borrosa e confusa. O vazio e o abandono das bordas contribuem para o desmanche de uma noção identitária fixa para a abertura da diferença. Nesses lugares é difícil distinguir o território exato de cada país, o marco de fronteira se apresenta como mais um elemento na paisagem, sem destaque. Talvez, seja na periferia das cidades que se encontra a verdadeira integração, aquela que não necessita de uma linha imaginária para acolher o outro incondicionalmente.

Enquanto nas cidades-gêmeas de fronteira molhada (Jaguarão-Rio Branco, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión), cidades separadas pelo curso de um rio, mas unidas por pontes internacionais, apresentam distintas percepções. O elemento ponte, embora seja o elo material de integração entre países, também impõe condicionantes para passagem, como a presença das aduanas e soldados militares – próximo ao conceito Derridiano de hostipitalidade (uma hospitalidade hostil). O ato da travessia em algumas pontes colocou nossos corpos em uma condição de estreitamento, um lugar de passagem rápida, não destinado a permanência. Mas, ao mesmo tempo, percebemos que era debaixo da ponte que muitos eventos potentes aconteciam, como: o contrabando de mercadorias através de pequenas balsas; ocupações de moradias irregulares; grupo de pescadores na beira do rio e grandes parques públicos equipados. Nas cidades-gêmeas de fronteira molhada praticávamos a errância na travessia pela ponte e éramos acolhidos pela borda em um convite para a espera.

Essas manifestações e cenas urbanas na linha de fronteira nos fez perceber que esses lugares estão habituados a se adequar às mudanças e transformações, lugares historicamente disputados, que já foram palco de situações pacíficas e conflitantes. Lugares que acolhem o estrangeiro, o imigrante, o turista e o foragido. Lugares que tem por características a tolerância, a efemeridade e a adaptabilidade, justamente por não se enquadrar em nenhuma estrutura limitante. Encontramos a complexidade e a diversidade nesse ponto de contato entre as cidades-países, a linha ora recebia ocupações de ciganos, vendedores informais até o completo abandono. Lugar de todos e de ninguém ao mesmo tempo, lugar do possível e apto a inusitadas experimentações.

A partir dessas observações aproximamos as manifestações urbanas na linha de fronteira com o conceito de traçar uma linha de fuga de Deleuze e Guatarri (1996). Traçar uma linha de fuga não quer dizer fugir, desaparecer, como um ato de renúncia ou traição, mas sim fazer fugir algo, romper com estruturas, se desterritorializar. Os autores associam esse conceito ao ato criativo, uma vez que ao se desprender de regras totalizantes, romper com o que já está estabelecido, se permite a inovação e a abertura para o novo.

> Fugir não é renunciar às ações, nada mais ativo que uma fuga. É o contrário do imaginário. É também fazer fugir, não necessariamente os outros, mas fazer alguma coisa fugir, fazer um sistema vazar como se fura um cano (...) Fugir é traçar uma linha, linhas, toda uma cartografia. Só se descobre mundos através de uma longa fuga quebrada (DELEUZE; PARNET, 1998, p. 30)

Dessa forma acreditamos que esse lugar entre-países, o ponto de contato entre as cidades-gêmeas é um lugar que favorece a experiência de traçar linhas de fuga. Lugares da imprevisibilidade que estão dispostos a acolher distintos eventos. Traçar linhas de fuga é um ato corajoso que se desprende do que é estável, confortável, para o que é desconhecido, às vezes, perigoso, porém libertador.

Estas pistas cartográficas, apoiadas por conceitos filosóficos, nos indica o quão potente é este lugar da linha de fronteira, um verdadeiro cenário aberto para experimentações. Não por acaso é dentro dessa faixa de indeterminação que observamos usos e apropriações tão distintos. Lugar que não cabe imposições materialistas fixas, mas que aceitam muito bem práticas efêmeras como um convite para romper e resistir, mesmo que momentaneamente, a pressão mercadológica, capitalista e identitária associadas ao urbanismo.

(c) registrar e analisar as diferentes vozes da Fronteira Brasil-Uruguay;

O procedimento da entrevista de manejo cartográfico possibilitou a captura de narrativas genuínas das vozes que convivem diariamente com o universo fronteiriço. O processo de escuta, assim como o de percepção do ambiente e dos gestos dessas conversas, proporcionou uma aproximação valiosa para compreensão do cotidiano e dos detalhes de quem habita esse lugar em constante transformação.

Sr. Onofre, José Jacinto, Marita, Paco, Rosa, Juana, Ciriaco, dona Maria Helena, Pardito, vendedores de estofado, Sizenando López, Neco, Cuertino, Joca, senhora Zô, Domingos, Dóris, Pichón, prefeito de Quaraí, Genaro, Alarcón, Firpo, Damião, Pochocha, Bodeja, João, Patin, Albino, Roberto, Ricardo, Gelito, somam 31 vozes que compuseram essa cartografia. Relatos sutis e corriqueiros de pequenas histórias fronteiriças até relatos duros, pesados, que carregavam histórias de luta e sofrimento.

Durante essas conversas percebemos que, em se tratando das cidades-gêmeas fronteiriças, não há generalidades. Os discursos se diferiam em cada cidade. Por exemplo, em Jaguarão-Rio Branco era perceptível como a ponte e a própria convivência dos moradores possuía um distanciamento, por mais que existam acordos, trocas comerciais, culturais, os moradores são enfáticos em dizer de onde são e de que lado falam. Ao passo que em Aceguá-Aceguá, a maioria das falas se referia às cidades como inseparáveis, como se fossem uma só cidade. E esse fato não está ligado ao fato das cidades-gêmeas serem de fronteira molhada ou seca, pois no caso do Chuí-Chuy (fronteira seca) também há um distanciamento e delimitações de ambas cidades, é possível perceber quando estamos no Chuy ou no Chuí pela própria diferença no desenho urbano e manutenção do mesmo. Enquanto em Barra do Quaraí e Bella Unión (fronteira molhada), por mais que exista uma longa distância entre

cidades, os acordos de saúde, educação, transporte entre elas funcionam muito bem, criando laços mais fortes e sustentando os discursos de integração dos moradores.

Um fato curioso é que dentro dessas 31 vozes somente 6 foram de mulheres e 2 negros, essa pequena amostragem de gênero e racial nos revelou outras questões. As entrevistas agendadas escolheram pessoas que ocupam cargos dentro das prefeituras e também técnicos como arquitetos e engenheiros para que pudessem nos contar sobre os desafios de gestão e administração dessas cidades. Outras entrevistas foram realizadas ao acaso com moradores que estavam nas ruas ou mesmo em algum comércio. Não para nossa surpresa, entre os gestores e técnicos, todos prefeitos/alcades entrevistados eram homens, sendo um deles negro, e dentre arquitetos e engenheiros entrevistados somente uma mulher. Percebe-se como a desigualdade social, de gênero e de raça também afeta esses cargos de poder que oferecem uma representatividade, mas que, muitas vezes, não representam de fato a maioria minorizada. Em alguns discursos presenciamos um forte conservadorismo e reacionarismo apoiado por um patriarcado e racismo estrutural que dificulta ainda mais acordos de integração entre países.

Porém, as falas ao “acaso” foram potentes ao confirmar sobre essa segregação nas cidades. O caso mais emblemático foi a conversa com a senhora Zô, moradora da periferia de Santana do Livramento, que através de uma ONG alimenta muitas crianças e adultos em situação de vulnerabilidade social. Mulher, negra, de família de escravos, senhora Zô escancara a realidade que não está nos livros. Desmancha o idealismo de uma fronteira aberta, da paz, para dizer que na fronteira também existe segregação e fome, e, que ser uma cidade de fronteira nesse caso não mais importa. O romantismo de atravessar uma linha de fronteira, muitas vezes ligada ao potencial de compra, não é visto como opção para a senhora

Zô e inúmeras famílias em situação de pobreza, confirmando assim a porosidade seletiva dessas cidades-gêmeas.

Estas cidades não possuem muita autonomia, mesmo distantes do centro político e das decisões do poder, respondem as rígidas e limitantes decisões e jurisdições que não condizem com a realidade fronteiriça, intensificando o atraso de políticas públicas e diretrizes de integração mais eficientes. Percebemos que são os acordos temporários e emergenciais entre as cidades, os furos e escapes na lei, que possibilitam pequenas melhorias no cotidiano fronteiriço.

A maioria dessas cidades são pequenas e não tem a obrigatoriedade na contratação de arquitetos e urbanistas, fato que também responde ao atraso dessas cidades em reajustar legislações, planos, diretrizes urbanas, que se adequem melhor a situação de fronteira, principalmente aquelas cidades conurbadas. Alguns relatos desses poucos técnicos demonstraram enorme desafio para promover melhorias urbanas, uma vez que as burocracias e tramites legais são muito mais complexos por necessitarem de aprovação internacional. Além disso, acordos de integração também requerem disposição dos dois governos que adequem as especificidades de cada país, o que torna o processo ainda mais difícil. A promoção de um plano diretor integrado não é mais vista como opção, algumas tentativas demonstraram que realizar pequenos acordos se torna mais eficaz e rápido do que garantir que um único plano abranja as características e desejos de cada cidade (que em alguns casos são contraditórios, como as leis ambientais que no Brasil são mais rigorosas). No entanto, a maioria dos gestores envolvidos acredita que áreas como da saúde, educação, mobilidade e meio ambiente resolvidas de forma conectada e integrada auxiliariam a vida urbana dessas cidades, além de reduzir os custos e assim investir em outras questões.

Todos esses apontamentos e considerações sobre as cidades-gêmeas foram possibilitados devido a espontaneidade das narrativas com os moradores, o que nos leva a inferir a importância da participação dessas vozes nas decisões sobre a cidade. Este trabalho divulga somente uma pequena amostra da potência desses discursos, reforçando que a cidade é um direito de todos e todas e para isso é necessário acolher os desejos, compreender os desafios cotidianos para então propor adequações mais democráticas.

(d) investigar os elementos estruturadores e as formas de acolhimento experienciadas nas travessias.

Em um olhar mais cuidadoso e atento à morfologia da linha de fronteira, o capítulo 4 se dedicou a sobrepor os elementos estruturadores urbanos com as formas de acolhimento experienciadas durante as travessias. Apoiados pelos estudos de Fuão (2014) e Paese (2016) conseguimos qualificar os lugares de travessia que inspiraram a espera, a errância e a simultaneidade na esperrância. Durante esse processo certificamos, a linha reta propiciava a errância enquanto a dobra a espera. As cidades Chuí-Chuy de topografia quase plana, onde a linha de fronteira acontece em uma extensa linha reta, favoreceu que praticássemos a errância a fim de descobrir as surpresas da borda. Assim como nas cidades de Livramento-Rivera, a cada dobra e inflexão da linha produzida pelos acidentes geográficos, nossos corpos eram colocados em uma situação de espera e pausa. No caso das cidades de Aceguá-Aceguá a combinação de momentos de errância e também espera na surpresa de distintos encontros. Todas essas cidades de fronteira seca revelaram que a linha de fronteira contínua e sem atrativos de espera como, praças, parques, marcos fronteiriços, ocupações desviantes, não incentivam a permanência nesses lugares. São lugares de passagem, justificando em alguma medida os abandonos.

Enquanto nas cidades de fronteira molhada reconhecemos que as pontes são elementos que reforçam a prática da errância, propiciando os deslocamentos e intensificando a curiosidade do que está além-ponte. Durante as travessias pela ponte a sensação de estreitamento para o pedestre foi algo muito marcante, as calçadas localizadas no entre rio e leito carroçável movimentado nos impulsionava a seguir em frente, sem elementos para permanência. Enquanto que na borda do rio e debaixo da ponte encontramos lugares convidativos para a espera, parques, praças, ocupações, desvios e rupturas de barqueiros foram algumas situações que favoreciam a pausa e o acolhimento do outro.

Essa sobreposição dos mapas morfológicos e de acolhimento (Figura 42) refletem as diferentes formas apreensão das cidades. A linha de fronteira nas cidades de fronteira seca revela essa simultaneidade da esperrância. As retas que erram e as dobras que acolhem nas extensas penínsulas e invaginações. Ao passo que as cidades de fronteira molhada, a ponte erra na reta e suas bordas acolhem nas enseadas e ilha. A cidade do Chuí-Chuy é o caso mais curioso, uma vez que se assemelha a travessia de uma ponte, uma reta errante, também estreita, que está no limiar entre leitos carroçáveis e estacionamentos.

A sensação de estreitamento ou alargamento, abertura ou fechamento proporcionado pelo desenho urbano, assim como a manutenção desses espaços da linha de fronteira, reflete diretamente nos tipos de ocupações, apropriações e acolhimentos oferecidos. O lugar escolhido pelo acampamento de ciganos, próximo a ponte na borda do rio Jaguarão, confirma o lugar do possível, do acolhimento do outro nessa faixa de indeterminação, da resistência e luta por lugares mais democráticos na cidade. Da mesma forma, as moradias irregulares na borda do Rio Quaraí, ocupam esse lugar também como denúncia da falta de condições mínimas de habitação e moradia para todos e todas, enquanto no outro lado do rio o uruguaio

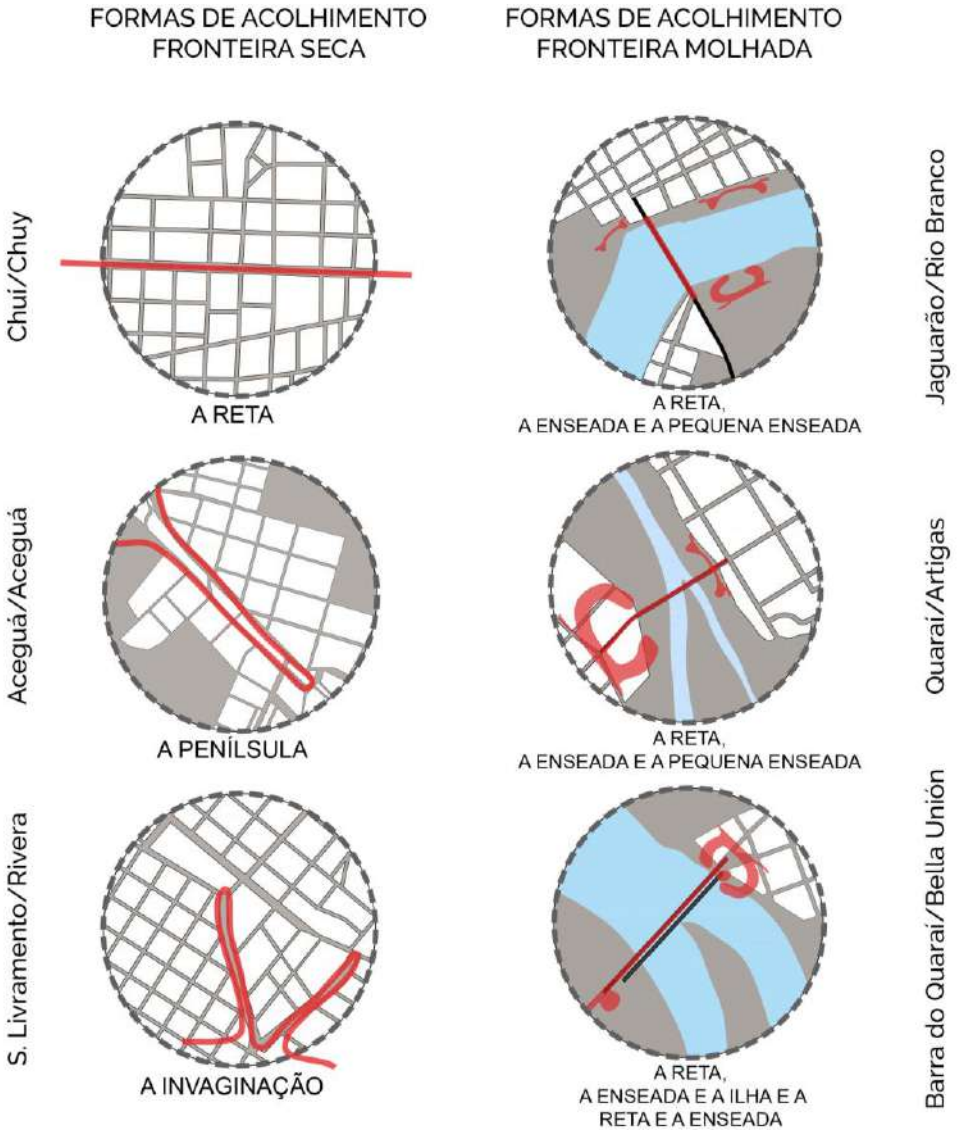


Figura 42: Mapas do acolhimento em fronteira seca e molhada lado a lado. Fonte: dos autores, 2019.

nos ensina outras possibilidades de ocupar as bordas de maneira a preservar o meio ambiente e a acolher a diversidade.

Descobrimos a partir dessa investigação, sobreposição das coexistências e agenciamentos, que a linha de fronteira é o lugar potente que nos auxilia como um termômetro dos enfrentamentos e desafios não só dessas cidades-gêmeas, como também da situação política, econômica e social dos países envolvidos. O ponto de contato entre cidades-países reflete os momentos de maior ou menor integração e/ou acolhimento. Olhar, perceber, cuidar, sobre essa pequena faixa é elevar a discussão em um nível mais qualificado e preocupado com a vivacidade urbana e os acordos internacionais.

Esta pesquisa apoiada tanto por metodologias sensíveis, subjetivas (cartografia urbana sensível, as travessias, a pedagogia da viagem, as *collages*) como também por métodos tradicionais (revisão bibliográfica, análise morfológica, entrevistas) reforça a importância da composição entre os elementos. Deleuze e Guatarri (1995) nos esclarece que na sobreposição dos planos intensivos e extensivos que nasce o mapa cartográfico composto pela multiplicidade dos *afectos* e *perceptos*. Segundo os autores, o plano intensivo advém do próprio corpo-investigador, das singularidades e subjetividades decorridas do encontro com o plano extensivo, que acontece em um território geográfico dentro de uma duração.

> De um lado, as multiplicidades extensivas, divisíveis e molares; unificáveis, totalizáveis, organizáveis; conscientes ou pré-conscientes — e, de outro, as multiplicidades libidinais inconscientes, moleculares, intensivas, constituídas de partículas que não se dividem sem mudar de natureza, distâncias que não variam sem entrar em outra multiplicidade, que não param de fazer-se e desfazer-se, comunicando, passando umas nas outras no interior de um limiar, ou além ou aquém (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 44-45).

A multiplicidade capturada na fronteira acontece simultaneamente dentro desses planos de imanência. As características físicas, morfológicas, a relação de cheios e vazios, as tipologias arquitetônicas, o desenho urbano, os planos urbanísticos apreendidos pelos métodos tradicionais compõem os planos extensivos, molares e estriados. Ao passo que os acontecimentos menores, as microrressitências, os processos de subjetivação, as travessias, o encontro com o outro, tomados pela metodologia sensível, compõem os planos intensivos, moleculares e lisos. Planos que não estão em oposição, mas que são sempre coexistentes.

O retorno da viagem, o processo de reterritorialização, provocou a reflexão de que não somos mais os mesmos. O corpo-arquiteta-urbanista na pretensão de achar uma resposta, ou mesmo uma solução organizadora para esse território, descobriu que se traçou mais do que se representou ou interpretou; que mais se agiu, praticou do que teorizou; que mais atravessou do que percorreu; assim como mais se escutou do que se falou. Ainda seguimos ligados e presos a estrutura sistêmica de organização urbana, porém furamos algumas barreiras, desterritorializamos, seguimos temporariamente algumas linhas de fugas para apresentar o que move esse território além do que já está dado e posto nos planos extensivos. Uma pesquisa-intervenção que convida para a prática do atravessar, caminhar, cartografar, acolher, sentir, traçar, fugir e dobrar.

A fronteira está em movimento constante, este trabalho é somente o registro de um acontecimento.

Referências

AGACHE, Alfred Donat. **Cidade do Rio de Janeiro:** Extensão, Remodelação e Embelezamento. Paris: Foyer Brésilien, 1930. Disponível em: <http://planourbano.rio.rj.gov.br/DocReadernet/docreader.aspx?bib=PlanoUrbano&pesq=>. Acesso em: 27 de janeiro de 2018.

AGAMBEN, Giorgio. **Homo Sacer:** O poder soberano e a vida nua I. Tradução de Henrique Burigo. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

AGAMBEN, Giorgio. **O que é o Contemporâneo?** In: O que é o Contemporâneo? E outros ensaios. Tradutor Vinícius Nicastro Honesko. Chapecó, SC: Argos, 2009.

ALEJO, Jorge Aicardi. **Rio Branco**: un enfoque historico y su realidad actual de cara al año 2000. Río Branco, Uruguay. Junta Autonoma Electiva de Rio Branco, 1992.

ALOMÁ, Patricia Rodriguez. El Espacio Público, ese protagonista de la ciudad. **Revista ArchDaily Brasil**. Tradução de Gabriel Pedrotti. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade> Acesso em: 04 de março 2018.

ANCEL, J. **Géographie des Frontières.** Paris: Gallimard, 1938.

ANDREWS, George Reid. **Blackness in a White Nation**: A History of Afro-Uruguay. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2010.

ARANTES, Otília. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

ARANTES, Otília. **A "Virada Cultural" do Sistema das Artes**. 2005. Disponível em: <https://comunidadesintencionais.files.wordpress.com/2009/09/a-e2809cvirada-culturale2809d-do-sistema-das-artes-otilia-arantes.pdf>. Acesso em 12 jul. 2017.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. Tradução e apresentação Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

AUGÉ, Marc. Dos lugares aos não-lugares. In: **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 5. ed. Campinas: Papirus, 2005.

BASALDUA, Ricardo Xavier. **Introducción al Derecho Aduanero**. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1988.

BASTOS, Camila Diniz; MAGALHÃES, Felipe N. Coelho; MIRANDA, Guilherme Marinho; SILVA, Harley; TONUCCI, João Bosco M. filho; CRUZ, Mariana de Moura; VELLOSO, Rita de Cássia Lucena. Entre o espaço abstrato e o espaço diferencial: ocupações urbanas em Belo Horizonte. **Revista Brasileira Estudos Urbanos Regionais**, Recife, v.19, n. 2, p. 251-266, maio-agosto, 2017.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização** – as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009.

BARDET, Gaston. **O Urbanismo**. Tradução Flávia Cristina S. Nascimento. Papirus: Campinas, 1990.

BENETII, Daniela Vanila Nakalski e ARAUJO, Nícia Perreira de. Cidadania fronteiriça: das concepções modernas à cidadania constituída na fronteira entre Brasil e Uruguai. Cap. III, p. 45-58. In: BENTO, Fábio Régio (org.). **Fronteiras em movimento**. Jundiaí, Paco Editorial: 2012.

BENJAMIN, Walter. **Reflexões sobre o brinquedo, a criança e a educação**. São Paulo, Ed. 34, 2002.

BENTO, Fábio Régio Fronteiras (Org.). **Fronteiras em movimento**. Jundiaí, Paco Editorial: 2012.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo, Editora Perspectiva, 1993.

BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. 2ª ed. Lisboa. Editorial Presença, 1987.

BENTO, Fábio Régio. **Cidades de fronteira e integração sul-americana**. Jundiaí, SP, Paco Editorial: 2013.

BERNARDI, Rosario Bottino. Sobre límites y fronteras: Rivera - Santana do Livramento. **Revista Digital Estudios Históricos**, Rivera, v. 1, n. 1, p. 1-18, 2009.

BORRADORI, Giovanna. **Filosofia em tempo de terror**: diálogos com Habermas e Derrida. Tradução de Roberto Muggiati. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

BRAGA, Andrea da Costa. **A espacialização de trocas multiculturais em conturbações internacionais da Fronteira Brasil-Uruguay**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, RS, 2013.

BRASIL, Ministério da Integração Nacional. **Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005. Disponível em: < http://www.integracao.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=e5ba704f-5000-43df-bc8e-01df0055e632&groupId=10157 >. Acesso em: 11 de março 2018.

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

CARERI, Francesco. Entrevista. Salvador: 2013. **Revista Redobra**, Salvador, n. 11, p. 8-19, maio 2013. Entrevista concedida a Paola Berenstein Jacques.

CARERI, Francesco. **Caminhar e parar**. Tradução de Aurora Fornoni Bernardini. São Paulo: Editora Gustavo Gili, 2017.

CARNEIRO, Camilo Pereira. **Fronteiras irmãs**: transfronteirizações na Bacia do Prata. Porto Alegre: Editora Ideograf, 2016.

CASTELLO, Lineu. O lugar Geneticamente Modificado. **ARQTEXTO** (UFRGS), v. 9, p. 76-91, 2006.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do cotidiano**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Artes de fazer. Petrópolis, Vozes, 1994.

CHIAPPINI, Ligia. Cultura Fronteiriça do Mercosul: Poderes dos sem poder. In: OLIVEIRA, Tito Carlos Machado (Org.). **Território sem limites**: estudos sobre fronteiras. Campo Grande/MS: Ed. UFMS, 2005.

CHOAY, Francoyse. **O Urbanismo, utopias e realidade, uma antologia**. Tradução de Dafene Nascimento. Perspectiva: São Paulo, 1965.

CHOAY, Françoise; MERLIN, Pierre, **Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement**. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.
CIRLOT, Juan-Eduardo. **Diccionario de Símbolos**. Editorial Labor, S.A. Barcelona, 1992. Disponível em: < http://libroesoterico.com/biblioteca/Diccionarios/Cirlot-Juan-Eduardo-Diccionario-de-Simbolos.pdf> Acesso em: 20 de março de 2018.

COELHO, Karla Nunes de Barros. **Travessias e passagens em espaços urbanos fronteiriços: Brasil, Uruguay e Argentina**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, RS, 2014.

CORTÁZAR, Julio. Teoria do túnel. In: **Obra crítica 1**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

COSTA, Luciana de Castro Neves. **Turismo e Paisagem Cultura:** para pensar o transfronteiriço. (Dissertação de mestrado). Programa de Pós-Graduação – mestrado em turismo, Caxias do Sul/RS, 2011.

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

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DELEUZE, Gilles. **Lógica do sentido**. Tradução de Luiz Roberto Salinas Fortes. São Paulo: Perspectiva, Ed. da Universidade de São Paulo, 1974.

DELEUZE, Gilles. **Diferença e repetição**. Tradução: Luiz Orlandi, Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

DELEUZE, Gilles. **O abecedário de Gilles Deleuze**: uma realização de Pierre-André Boutang, produzido pelas Éditions Montparnesse, Paris. 1988-1989. Disponível em: <www.ufrgs.br/corpoarteclinica/obra/abc.prn.pdf>. Acesso em: 27 de janeiro de 2018.

DELEUZE, Gilles. **Conversações**. 2 ed. São Paulo: Editora 34, 1996.

DELEUZE, Gilles. **Crítica e Clinica**. Tradução de Peter Pál Pelbart. São Paulo: editora. 34, 1997.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. **O que é filosofia?** 2 ed. São Paulo: Editora 34,1993.

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

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. **Mil Platôs. Capitalismo e esquizofrenia**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1997. Vol.5.

DELEUZE, Gilles e PARNET, Claire. **Diálogos.** São Paulo: Editora Escuta, 1998.

DELIGNY, Fernand. **O aracniano e outros textos**. Tradução Lara de Malimpesa. 1 ed. São Paulo: Editora n-1, 2015.

DERRIDA, J. **Pensar em não ver**: escritos sobre as artes do visível (1979-2004). Tradução de Marcelo Jacques de Moraes. Florianópolis: Ed. Da UFSC, 2012.

DERRIDA, J. **Espectros de Marx**: o estado da dívida, o trabalho do luto e a nova Internacional. Tradução de Anamaria Skinner. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1994.

DERRIDA, J. **Da hospitalidade**. Tradução de Antonio Romane. São Paulo: Escuta, 2003.

DERRIDA, J. **Anne Dufourmantelle convida Jacques Derrida a falar da hospitalidade.** São Paulo: Escuta, 2003.

DERRIDA, J. **La verdade em pintura.** Buenos Aires: Paidós, 2001. Título original: La verité em peinture.

DETONI, Luana Pavan; POLIDORI, Maurício Couto; PERES, Otávio Martins. Zoneamento ambiental urbano em Jaguarão - RS. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**. São Paulo, v.03, n. 06, p. 23-33, 2015.

DIAS, Juliana Michaello M. “O grande jogo do porvir”: a Internacional Situacionista e a idéia de jogo urbano. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, RJ, v. 7, n. 2, p. 210-222, agosto 2007.

DORFMAN, Adriana e ROSÉS, Gladys Teresa Bentancor. Regionalismo fronteiriço e o “acordo para os nacionais fronteiriços brasileiros uruguaios”. In: OLIVEIRA, Tito Carlos Machado (Org.). **Território sem limites**: estudos sobre fronteiras. Campo Grande/MS: Ed. UFMS, 2005.

ENGEL, Juvenal Milton. **As comissões brasileiras demarcadoras de limites**: breve notícia histórica. Acervo da Segunda Comissão Brasileira Demarcadora de Limites (SCDL), 2012. Disponível em: < http://info.lncc.br/cbdls.html>. Acesso em: 21 de janeiro de 2019.

ERBER, Pedro. A moda e o medo do contemporâneo. In: OLINTO, Heidrun Krieger & SCHOLLHAMMER, Karl Erik (Orgs.). **Cenários contemporâneos da escrita**. Rio de Janeiro: 7Letras: PUC-Rio: FAPERJ: CNPq, 2014.

FAGÚNDEZ, Gilberto Pilecco. **Resgate da obra do engenheiro civil Eladio Dieste na cidade de Artigas, Uruguai**. (Dissertação de mestrado). Programa de Pós-Graduação Profissional em Patrimônio Cultural, Santa Maria/RS, 2016.

FELÍCIO, Erahsto. **Institucional situacionista**: Deriva, psicogeografia e urbanismo unitário. Porto Alegre: Deriva, 2007.

FERRARI, Celson. **Dicionário de urbanismo**. Editora Disal, 1ª edição, São Paulo, 2004.

FERRARI, Maristela. As noções de fronteira em geografia. **Revista Perspectiva Geográfica**. Marechal Cândido Rondon-PR, v.9, n.10, 2014.

FERREIRA, Luis. **Los Tambores del Candombe**. Montevideo: Ediciones Colihue-Sepé, 1997.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**: nascimento da prisão. Trad. Lígia M. Ponde Vassalo. Petrópolis: Vozes, 1987.

FOUCAULT, Michel. **História da Sexualidade**: A Vontade de Saber. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

FUÃO, Fernando Freitas. **A cidade pestilenta**: sobre domesticação. Blogspot, 2019. Disponível em: <https://fernandofuao.blogspot.com/2019/01/a-cidade-pestilenta.html>. Acesso em: 23 de março de 2019.

FUÃO, Fernando Freitas. **A collage como trajetória amorosa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2011.

FUÃO, Fernando Freitas. **Viagem ao fim do mundo**. Blogspot, 2012a. Disponível em: <https://fernandofuao.blogspot.com.br/2012/09/viagem-ao-fim-domundo>. Acesso em: 20 de março de 2018.

FUÃO, Fernando Freitas. **Sob viadutos**. Blogspot, 2012b. Disponível em: < https://fernandofuao.blogspot.com.br/2012/12/sob-viadutos.html?q=fronteira>. Acesso em: 20 de março de 2018.

FUÃO, Fernando Freitas. As formas do acolhimento na arquitetura. In: SOLIS, Dirce Eleonara; FUÃO, Fernando Freitas (Org.). **Derrida e arquitetura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

FUÃO, Fernando Freitas. **A porta**. 2016. Disponível em: < https://fernandofuao.blogspot.com/2016/09/a-porta-fernando-fuao-figura.html>. Acesso em: 30 de janeiro de 2019.

FUINI, Lucas Labigalini. O território em Rogério Haesbaert: concepções e conotações. **Revista Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria/RS, vol. 21, n. 1, p. 19-29, 2017.

GAY, Jean-Christophe. **Les Discontinuités Spatiales.** Paris: Economia, 2004.

GEHL, Jan. **Cidade Para as Pessoas**. São Paulo. Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars. **Novos espaços urbanos**. Barcelona, Espanha: Edição em português editorial Gustavo Gili, SA, 2002.

GODOI, Rafael; CASTRO, Sérgio. **Fronteiras Abertas**: um retrato do abandono da Aduana brasileira. Brasília: Sindireceita, 2010.

GONÇALVES, Gabriel Ríos; RODRIGUES, Hamilton Santos. Contextualización sócio-histórica de los escenarios locales en el territorio de la Triple Frontera y los desafíos de la integración. **Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais** – CENEGRI. Rio de Janeiro, ano XII, v. XIII, n. 26, Janeiro/Junho, 2017.

GOTTMANN, J. **The significance of territory.** Charlottesville: University Press of Virginia, 1973. Tradução: Isabela Fajardo e Luciano Duarte. Revisão: Fabricio Gallo. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletimcampineiro/article/view/File/86/2012v2n3_Gottmann>. Acesso em: 13 de janeiro de 2018.

GUATELLI, Igor. A hospitalidade urbana e a multidão: uma discussão sobre soberania, estados de exceção e inclusão no espaço público urbano a partir de alguns processos de ocupação massiva do território na cidade. **Pós** – Revista do programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da fauusp. Vol. 22, n. 38, p. 172-190, São Paulo, 2015.

GUATTARI, Félix. Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. **Espaço & Debates.** São Paulo, Ano V, n. 16, 1985.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely. **Micropolítica** – Cartografias do desejo. Petrópolis: Vozes, 1986.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HAESBAERT, Rogério. Territórios, in-segurança e risco em tempos de contenção territorial. In: PÓVOA NETO, H., FERREIRA, A. VAINER, C., Santos M. (org.) **A experiência migrante**: entre deslocamentos e reconstruções. Rio de Janeiro: Garamond. 2010, p. 537-557.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. Ed. São Paulo: Loyola, 1992.

HEIDEGGER, Martin. **Construir, habitar, pensar.** Bauen, Wohnen, Denken. 1951 conferência pronunciada por ocasião da "Segunda Reunião de Darmstadt", publicada em Vortäge und Aufsätze, G. Neske, Pfullingen. Tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback. 1954.

HEINSFELD, Adelar. A fronteira: historicidade e conceituação. In: RADIN, José Carlos; VALENTIN, Delmir e ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre: Letra&Vida: Chapecó: UFFS, 2015.

INGOLD, Tim. Jornada ao longo de um caminho de vida – Mapas, descobridor-caminho e navegação. **Religião e Sociedade***,* v.25, n.1, 2005, p. 76-110.

JACQUES, Paola Berenstei. **Estética da ginga**: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, 2ª edição.

JACQUES, Paola Berenstei. Corpografias urbanas: o corpo enquanto resistência. **Cadernos PPG – AU – FAUFBA**: Resistências em espaços opacos. Salvador, Ano 5, número especial, p. 93-104, 2007.

JACQUES, Paola Berenstei. **Elogio aos Errantes**. Salvador: editora UFBA, 2012.

JACQUES, Paola Berenstei. O grande jogo do caminhar. In: **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KASTRUP, Virgínia; PASSOS, Eduardo. Cartografar é traçar um plano comum. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia (Orgs.). **Pistas do Método da Cartografia**: A experiência da pesquisa e o plano comum. Vol. 2. Porto Alegre: Sulina, 2014.

KLIASS, Rosa Grená. **Os Parques Urbanos de São Paulo.** Pini, 1993.

LABBUCCI, Adriano. **Caminhar**: uma revolução. Martins Fontes, 2013.

LACOSTE, Pablo. **Mercosur o Alianza del Pacífico**: ¿Qué le conviene a Mendoza? Diario Los Andes. Mendoza, Argentina, 2015. Disponível em: <https://www.academia.edu/10014892/Mercosur_o_Alianza_del_Pac%C3%ADfico_qu%C3%A9_le_conviene_a_Mendoza> Acesso em: 23 de março 2018.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3. ed. Porto: Fundação Gulbenkian, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. 1974. Tradução de Emilio Gutiérrez. Entrelinhas, Madri, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Editora Moraes. São Paulo, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Traducción de Javier González-Pueyo. Anthropos, 1970. Disponível em: <http://www.tecnologia.ufpr.br/portal/lahurb/wp-content/uploads/sites/31/2017/09/LEFEBVRE-Henri-De-lo-Rural-a-lo-Urbano.pdf>. Acesso em: 19 de janeiro de 2018.

LEIBNIZ, G. W. **Os Princípios da Filosofia ou a Monadologia.** Tradução Alexandre da Cruz Bonilha. Revisão Márcia Valéria Martinez de Aguiar. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

LEROI-GOURHAN, André. **O gesto e a palavra, memória e ritmos.** Rio de Janeiro: Ed.70, 1990.

MACEDO, S. S & SAKATA F.G. **Parques Urbanos no Brasil**. São Paulo. Edusp. 2003.

MACHADO, Lia Osório. Limites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, Tânia Marques. Et al. (Org.). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB-Seção Porto Alegre, 1998.

MAGNANI, J.G.C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, ANPOCS/Edusc, vol. 17, n. 49, 2002, p. 11-29.
MARÇAL, João Batista. **Anotações Históricas e Informações Gerais Sobre o Município de Quaraí**. Evangraf, Porto Alegre, 2014.

MARTIN, André Roberto. **Fronteira e Nações**. São Paulo: Contexto, 1997.

MARTINS, Roberto Duarte. A Construção do Espaço no Sul do Brasil. De Fronteira ao Mercosul: O caso de Jaguarão. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona/ES, n. 69, ago. 2000. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn-69-54.htm>. Acesso em 07 de dezembro de 2018.

MARTINS, Roberto Duarte. A ocupação do espaço na fronteira Brail-Uruguay: a construção da cidade de Jaguarão. Tese. (Doutorado em Histórias Especializadas). Escola Técnica Superior de Arquitetura. Universidade Politécnica da Catalunha. 2001

MAZZEI, Enrique; SOUZA, Mauricio. **La frontera em cifras**. Melo: UDELAR, 2012.

MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. **Dictionnaire de L'Urbanisme et de L'aménagement**. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA. **Mapeamento das políticas públicas federais na faixa de fronteira**: interfaces com o plano estratégico de fronteiras e a estratégia nacional de segurança pública nas fronteiras. NEVES, Alex Jorge das; SILVA, José Camilo da; MONTEIRO, Lício Caetano do Rego (Org.) – Brasília: Ministério da Justiça e Cidadania. Secretaria Nacional de Segurança Pública, 2016. Disponível em: <http://www.justica.gov.br/sua-seguranca/seguranca-publica/analise-e-pesquisa/download/outras_publicacoes/pagina-3/mapeamento-das-politicas-federais-na-ff.pdf> Acesso em: 20 de março 2018.

MONTANER, Josep Maria. **Arquitetura e Crítica.** Barcelona: Gustavo Gili, 2007.

MONTEIRO, Aloisio, J. J. Fronteira, cultura e exclusão: debates do nosso tempo. **Periódico do Programa de Pós-Graduação em Educação da UCDB.** Campo Grande-MS, n. 31, p. 119-128, jan. /jun. 2011. Disponível em: <http://www.gpec. ucdb.br/serie-estudos/index.php/serie-estudos/article/viewFile/125/247>. Acesso em: 10 de março 2018.

MOURA FILHO, José Luiz de. **Multiterritorialidade em regiões transfronteiriças**: estudo de duas cidades gêmeas na fronteira Brasil/Uruguai. (Tese de Doutorado). Santa Cruz do Sul: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional/UNISC. Disponível em: < http://repositorio.unisc.br/jspui/bitstream/11624/384/1/JoseMFilho.pdf>. Acesso em 20 ago. 2018 (2010).

MYSKIW, Antonio Marcos. Uma breve história da formação da fronteira no Sul do Brasil. In: RADIN, José Carlos; VALENTIN, Delmir e ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre: Letra&Vida: Chapecó: UFFS, 2015.

NEVES, Gervasio R. A rede urbana e as fronteiras: notas prévias. In: OLIVEIRA, Naia; BARCELLOS, Tanya (Org.). **O Rio Grande do Sul Urbano**, ed. FEE Porto Alegre, 1990. P. 118-140. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/digitalizacao/rio-grande-do-sul-urbano/rio-grande-do-sul-urbano-texto.pdf> Acesso em: 17 de março de 2018.

ONFRAY, Michel. **Teoria da Viagem**: poética da geografia. Tradução Paulo Neves. L&PM: Porto Alegre, 2009.

PAESE, Celma. **Contramapas de acolhimento**. Tese (Doutorado pelo Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele**: a arquitetura e os sentidos. Tradução técnica: Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2011.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Tradução de Francisco Leitão; Revisão técnica de Sylvia Ficher. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 2006.

PASSETTI, Edson. Atravessando Deleuze. **Verve Revista semestral autogestionária do Nu-Sol**, vol. 1, n. 8, p. 42-48, 2005. Diponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/verve/article/view/5043/3575>. Acesso em: 19 de março, 2018.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da (Orgs.). **Pistas do Método da Cartografia**: Pesquisa-intervenção e Produção de Subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2009.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia (Orgs.). **Pistas do Método da Cartografia**: A experiência da pesquisa e o plano comum. Vol. 2. Porto Alegre: Sulina, 2014.

PECHMAN, Robert Moses. Os excluídos da rua: ordem urbana e cultura popular. In: BRESCIANI, Stella (org.) **Imagens da cidade**: séculos XIX e XX. São Paulo: Marco Zero, 1994, p. 29-34.

PEDRÓN, Olga. Episodios Históricos. In: CAMPODÓNICO, César; WETTSTEINS Germán (org.). **Los Departamentos**: Artigas. Comisión del Papel, Montevideo, 1970. Disponível em: <http://www.periodicas.edu.uy/o/Nuestra_tierra/pdfs/Los_Departamentos_17.pdf>. Acesso em: 13 de agosto de 2018.

PENNAFORTE, Charles e MARTINS, Marcos Antônio Fávaro. MERCOSUL, 25 anos depois: os problemas estruturais e o impacto da mudança de conjuntura. **L'Espace Politique**, v. 31, n. 1, 2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/ espacepolitique/4180>. Acesso em: 23 de mar. 2018.

PUCCI, Adriano Silva. **O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguai**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2010.

PUJOL, Vinicius Barbosa. Fronteira: História e desenvolvimento de uma cidade. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 7., 2017, São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2017, p. 1-15. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%207/ST%207.9/ST%207.9-06.pdf>. Acesso em: 10 de abril de 2018.

RADIN, José Carlos; VALENTIN, Delmir e ZARTH, Paulo A. (Org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre: Letra&Vida: Chapecó: UFFS, 2015.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAGO, Margareth. A Desodorização do espaço urbano. In: **Do Cabaré ao Lar***.* A utopia da cidade disciplinar. Brasil 1890-1930. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. Pp. 163-206.

RATZEL, Friedrich. Ubicación y espacio. In: RATTEMBACH, Augusto Benjamin (Comp.). **Antologia geopolítica**. Buenos Aires: Pleamar, 1985.
RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**: crônicas. Organização Raúl Antelo. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

RHODEN, Luiz Fernando. A fronteira sulina do Brasil na primeira metade do século XIX e seus traçados urbanos. **Cadernos PPGAU/UFBA**, Vol. 6, Nº 1 (2007). Salvador: UFBA, p. 63-74. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/viewFile/1440/938 >. Acesso em: 15 de março de 2018.

RICOEUR, Paul. Arquitetura e Narratividade. **Revista Urbanisme**, n. 303, Nov/dez. 1998.

ROCHA, Eduardo; AZEVEDO, Laura Novo de; ALLEMAND, Débora Souto; HYPOLITO, Bárbara de Bárbara; TOMIELLO, Fernanda. **Cross-Cult: Desenho Urbano**/Urban Design – Pelotas/RS e Oxford/UK. Pelotas: UFPel, 2016.

ROSA, Guimarães. **Grande Sertão: Veredas**. Editora Nova Aguilar, vol.2, 1994.

ROSA, Guimarães. A terceira margem do rio. In: **Primeiras Estórias**. Editora Nova Fronteira - Rio de Janeiro, 1988.

ROSIÈRE, Stéphane. **Géographie politique et géopolitique:** une grammaire de l'espace politique. Paris: Ellipses, 2007, 426p.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. Tradução de Eduardo Brandão. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

ROUSSO, Henry. **A última catástrofe**: a história, o presente, o contemporâneo. Trad. Fernando Coelho e Fabrício Coelho. Rio de Janeiro: FGV, 2016.

ROWE, Colin; KOETTER, Fred. **Ciudad Collage**. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

SCHAFFER, Neiva Otero. Urbanização: as áreas de fronteira e a integração latirono-americana. In: OLIVEIRA, Naia; BARCELLOS, Tanya (Org.). **O Rio Grande do Sul Urbano**, Porto Alegre: FEEE. 1990, p. 141-160. Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/digitalizacao/rio-grande-do-sul-urbano/rio-grande-do-sul-urbano-texto.pdf>. Acesso em: 17 de março de 2018.
SACK, R. **Human Territoriality**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SANTOS, Carlos Nelson F. Dos. **A cidade como um jogo de cartas.** São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SANTOS, Milton. **O País Distorcido:** O Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção (1926-2001). 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Gleicy Denise Vasques e BENETTI, Rodrigo Alexandre. Políticas públicas de saúde na fronteira Brasil-Uruguai. In: BENTO, Fábio Régio Fronteiras (Org.). **Fronteiras em movimento**. Jundiaí, Paco Editorial: 2012.

SCHLEE, Aldyr Garcia. **Uma terra só**. São Paulo: Melhoramentos, 1984.

SCHLEE, Aldyr Garcia. **Linha divisória**. São Paulo: Melhoramentos, 1988.

SERPA, A. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. **Revista GEOUSP** – Espaço e Tempo, São Paulo, n. 15, p. 21-37, 2004.

SILVA, Luís Sérgio Duarte da. O Conceito de Fronteira em Deleuze e Sarduy. Dossiê: Caribe(s) Textos de História, **Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UnB.** Brasília: UnB, v. 13, n. 1/2, 2005.

SILVA, Luís Sérgio Duarte da. Teses sobre o sertão e cidades de fronteira. **O público e o privado**, n. 7, jan. /jun., p. 171-179, 2006.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. Tradução: Daniel de Mello Sanfelici. **GEOUSP** - Espaço e Tempo, São Paulo, n. 21, p. 15-31, 2007. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/ 74046/77688>. Acesso em: 07 de fevereiro de 2018.

STRUMINSKI, Edson. **Brasil e Uruguai, fronteiras e limites**. Ilhéus, BA: Editus, 2015.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. Ática, 1992.

SORAMMUGA, Héctor. Llegó la murga: una tradición carnavalesca del Uruguay. **La Colmena**: Revista de la Universidad Autónoma del Estado de México, n.84, p.69-72, 214. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5493005>. Acesso em 16 de agosto de 2018.

TREVISAN, Rosaldo. **Atuação Estatal no Comércio Exterior em Seus Aspectos Tributário e Aduaneiro**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da PUC-PR, 2008.

VELLOSO, Rita. Apropriação, ou o urbano-experiência. **Revista Digital Vitruvius**, vol. 1, n. 8 2016. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.189/5949> Acesso em: 25 de fevereiro de 2019.

VIRILIO, Paul. 1993. **O Espaço crítico**. Rio de janeiro: Editora 34.

Discografia

RAMIL, Vitor. Ramilonga - **A estética do frio**. Satolep, 1997.

RAMIL, Vitor. Campos Neutrais – **Campos Neutrais**. Porto Alegre, 2018.

LENINE. **A ponte**. Intérprete: Lenine. Composição: Lenine e Lula Queiroga. Rio de Janeiro: Sony BMG, 1997. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/lenine/88970/> Acesso em: 14 de janeiro de 2019.

Filmografia

A LINHA IMAGINÁRIA. Direção Cíntia Langie e Rafael Andreazz. Pelotas/RS: Moviola Filmes, 2014. On-line (26 min.), fullHD, widscreen, color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=D_hT3J9ZaFs>. Acesso em: 08 de abril de 2018.

DOBLE CHAPA. Direção Leo Caobelli e Diego Vidart. Porto Alegre/RS: Calmagarapa e Dokumental filmes, 2014. On-line (26 min.), fullHD, widscreen, color. Disponível em: <https://medium.com/@leocaobelli/doble-chapa-e71286b5af26>. Acesso em: 08 de abril de 2018.

EL BAÑO DEL PAPA. Direção César Charlone e Enrique Fernández. São Paulo/SP: Chaya Filmes, 2007.



Apêndice

Cartografia das travessias: o mapa de viagem

Apêndice

Cartografia das travessias: o mapa de viagem

Uma das contribuições desta pesquisa se dedicou a compor, mapear, analisar e registrar as manifestações e cenas urbanas percorridas nas seis cidades-gêmeas Brasil-Uruguay. Este apêndice se propõe ao relato cartográfico da viagem, a composição de um mapa contínuo, rizomático, de *afecção* durante a experiência pela fronteira Brasil-Uruguay. Optou-se por uma escrita cartográfica de múltiplos agenciamentos como descrições, sentimentos, relatos de entrevistas, séries fotográficas, mapas figura-fundo, associações conceituais, jogos literários e outras ferramentas que expressam a complexidade deste território e possibilitam a construção de novas pistas.

Para auxiliar a leitura e facilitar a localização das falas recorreu-se a um suporte gráfico nas margens superiores das páginas seguintes que acompanham e referenciam as cidades descritas. A opção pela escrita contínua está na própria experiência, quando viajamos durante 10 dias seguidos o acúmulo de informações propiciam outras formas de perceber as cidades, o desprendimento de um mapa físico para a aceitação de uma deriva. As rotinas de travessias, o peso da bagagem, o cansaço, tudo isso aguçou os olhares e aberturas para a diferença.

Um outro artifício utilizado na produção cartográfica foi ocultar a identificação dos entrevistados através da ficção literária. Alguns entrevistados ocupam cargos notórios nas cidades fronteiriças e poderiam se comprometer ou serem julgados devido suas opiniões mais críticas e reveladoras. Desta forma, seus nomes foram substituídos por nomes de personagens de contos literários gauchescos. Optou-se pelos contos do jaguarense Aldyr Garcia Schlee que em seus livros “Uma terra só” (1984) e “Linha divisória” (1988) trama

histórias ficcionais inspiradas na vida do ser fronteiriço relatando fatos sobre o contrabando, o ir e vir do gaúcho, o rio, a ponte, os amores, a linguística do portunhol, os costumes de quem convive diariamente com a Fronteira Brasil-Uruguay.

Ressaltamos ainda que a escrita é, predominantemente, – salvo alguns poucos relatos – realizada na primeira pessoa do plural (nós). Embora cada cartógrafo tenha seu ponto de vista e suas diferentes formas de apreensão, seria ingênuo acreditar que a escrita tenha sido construída somente por uma perspectiva. Cada caminhada, conversa, encontro, entrevista, leitura, acontecimento influencia no modo de compreensão do lugar. Além disso, a viagem foi realizada por 17 viajantes, ou seja, 17 corpos em contato que exprimem, agem, falam e compõem o coletivo de forças atuantes no percorrer das travessias.

Como já mencionado no Capítulo 1 (item 1.3.1) a Pedagogia da viagem acontece em três momentos: antes da viagem (expectativa/ansiedade); durante a viagem (experiência) e depois da viagem (pausa/reflexão). Desta forma, seguimos estas etapas para melhor descrever o processo cartográfico. Sendo que o depois da viagem está incluso nas conclusões dessa pesquisa no capítulo 4 e 5.

O antes: preparativos e expectativa

Preparar uma viagem contínua de 10 dias para 17 viajantes-pesquisadores perpassou por várias experiências. A segunda viagem já comporta a bagagem da primeira, porém cada viagem é única – aberta ao inesperado.

Primeiramente, definir o roteiro. Onde queríamos chegar e por quais estradas passar? Na viagem de 2016 a empresa de transporte incentivou a travessia entre cidades-gêmeas por

estradas brasileiras, justificando as melhores condições das estradas e por ser em território nacional, evitando a burocracia de aduanas. Um segundo ponto sugerido pela empresa foi de não seguir a ordem geográfica das cidades-gêmeas, como o retorno da última cidade (Barra do Quaraí e Bella-Unión, cidades no extremo oeste do Estado) para Pelotas seria muito demorado e cansativo, optou-se por parar em Aceguá-Aceguá (no meio do trajeto) e então ter uma pausa.

No entanto, nesta nova viagem insistimos com a empresa que gostaríamos de atravessar as cidades pela *Rutas* uruguaias e seguir a ordem geográfica das cidades-gêmeas. A empresa de transporte foi a mesma da primeira viagem, mas novamente houve o estranhamento e certa resistência em aceitar nossas condições.

Em uma reunião para acertarmos o trajeto com o responsável da empresa ficou nítida a dificuldade, até certo medo de percorrermos por estradas uruguaias. Nos foi alertado que passar por todas seis aduanas duas vezes (devido a hospedagem sempre ser do lado brasileiro) com o micro-ônibus era algo complexo, nos relatou todas dificuldades: teríamos que passar na aduana no horário estipulado, sem atrasos; poderia demorar horas de espera, dependendo do comandante da aduana na conferência dos documentos; em cada travessia todos RGs seriam recolhidos e conferidos; para cada aduana a empresa tem que reservar uma propina (pagamento ilegal, mas consentido entre as partes) para passagem e, em alguns lugares poderiam conferir bagagens e ter um relacionamento repressivo.

Explicamos que o intuito da pesquisa era justamente compreender esse universo da fronteira, mesmo se houvesse espera, resistência nas aduanas, gostaríamos de passar por esta experiência. Reafirmando nosso desejo, o responsável pela empresa começou a fazer

rabiscos confusos, irritados, do cálculo de quantas vezes passaríamos em cada aduana e qual o valor – custo por travessia. Mesmo tendo levado um mapa com todos os trajetos especificados o senhor abria um outro mapa, rabiscava, pegava a calculadora, coçava a cabeça insistentemente, falava em voz alta, rasurava e tentava chegar em algum lugar.

Aproximadamente após 10 minutos naquele impasse, parou e nos olhou. Insistiu que ao menos na aduana de Rivera teríamos que passar somente uma vez, ou seja, na travessia de Livramento-Rivera para Quaraí-Artigas deveríamos fazer por estrada brasileira. Explicou que essa aduana é a mais delicada e que insistir em passar duas vezes seria um erro. Consentimos, pois a maioria do trajeto passaríamos por estradas uruguaias e, também, estávamos cansados daquela situação embaraçosa. Estava firmado o trajeto.

Saímos dali um pouco apreensivos e questionadores: por que tanta dificuldade e estranhamento? Somos países-irmãos e estamos dentro do Mercosul, qual o medo? Por que esse valor de propina ilegal se tornou algo corriqueiro e não há demonstração de resistência? Pensamento um pouco inquieto, porém, tranquilo pela conquista do primeiro passo na definição do trajeto da viagem.

O segundo passo, reservar os hotéis. Acertamos que nesta viagem ficaríamos um dia nas três cidades-gêmeas mais próximas de Pelotas (Chuí-Chuy, Aceguá-Aceguá e Jaguarão-Rio Branco), e dois dias nas outras cidades mais afastadas, que são cidades maiores e exigem mais tempo de trabalho (Santana do Livramento-Rivera, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión). A escolha dos hotéis se deu pela experiência que tivemos na primeira viagem, as boas recepções, mantivemos, e as não tão boas tentamos outras opções.

Por telefone iniciava a reserva dos hotéis, e em todas cidades ficaram espantados com o elevado número de hóspedes. Na cidade como Quaraí não foi possível acomodar todos no mesmo hotel, e, em Aceguá, foi necessária uma adaptação com colchões, enquanto em Barra do Quaraí o grande hotel seria reaberto para nossa chegada. A escolha pelos hotéis brasileiros foi estritamente econômica, em todas cidades-gêmeas se abrigar no país vizinho exigia um elevado preço.

Nas conversas telefônicas já se percebia diferenças na linguagem, alguns casos como o do Chuí a atendente falava em portunhol e explicou que o dono do hotel era uruguaio, e, na cidade de Livramento, o idioma era claramente português, mas havia um sotaque muito particular com ênfase em algumas sílabas. De início observava as interpenetrações dos países.

Depois de reservada a hospedagem passamos para o terceiro passo, agendar entrevistas com autoridades, técnicos ou referentes. A maior dificuldade neste processo foi agendar com prefeitos e *alcadeses* devido à pouca disponibilidade de tempo, além da dificuldade de sinal telefônico e da linguística nas entrevistas no país uruguaio. Durante o processo de agendamento percebeu o entusiasmo de alguns e a recusa de outros. Algumas autoridades queriam detalhes do objetivo da pesquisa e sobre qual assunto se tratava, outras se prontificaram sem questionamentos, e, outras ainda, fizeram muita questão de compartilhar conosco os desafios de se habitar uma cidade de fronteira. No total foram agendadas 24 entrevistas, duas para cada cidade. Foram quase três semanas para conseguir ajustar o calendário com todas entrevistas, um esforço que iniciava uma aproximação, uma ligação mais eficaz entre pesquisadores e os territórios a serem investigados.

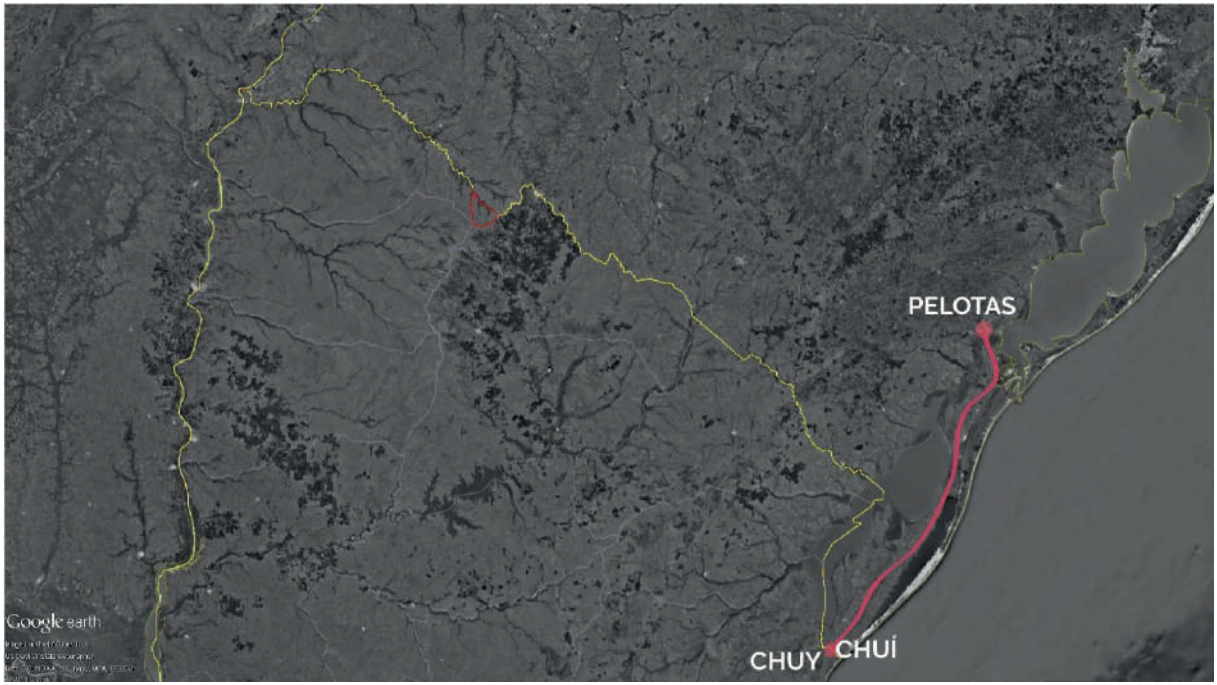
Com a viagem marcada a ansiedade e a expectativa eram as companhias na organização da mala de viagem, dúvidas do que levar e do que deixar, mas com alguns equipamentos essenciais garantidos: gravador de voz, câmera fotográfica e bloco de anotações. Viagens programadas por mais tempo, com planejamento, talvez sejam as mais dolorosas no momento da espera, pois já há um comprometimento e uma imersão anterior. A espera como situação de limite provoca uma tensão, dúvidas e indagações flutuantes que só serão saciadas na própria experiência. A euforia e o medo se mesclavam e já se podia escutar uma voz estrangeira desejante.

A experiência: a própria viagem

> Em que momento começa realmente a viagem? (...) é quando giramos a chave na fechadura da porta de casa, quando fechamos e deixamos para trás nosso domicílio, nosso porto de matrícula. Nesse instante preciso começa a viagem propriamente dita (ONFRAY, 2009, p. 35).

DIA 01. Dia 24 de agosto de 2018, sexta-feira, às 9h30min, saímos de Pelotas em direção as cidades-gêmeas Chuí/Chuy (Mapa 01). Dia frio e chuvoso. Primeiro momento de deslocamento, ou como Michel Onfray denomina o “entremeio” (2009, p. 35). Este lugar de trânsito que já não mais pertence ao território conhecido e ainda não chegou ao território desejante, está em suspensão e em aberto. Um processo de desterritorialização coletiva que não possui o peso espacial por ser uma coordenada em movimento. Aglomerados em um micro-ônibus fechado em si mesmo (Figura 43), não era possível enxergar a paisagem externa devido à combinação da umidade do ar-condicionado com o processo natural respiratório. Nesse momento de suspensão nossos corpos eram convidados para um diálogo, uma

conversa quase automática, mas que tentava disfarçar certa tensão em um compartilhamento de histórias.



Mapa 01: Mapa de percurso Pelotas-Chuí/Chuy. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

Aproximando do Chuí, com uma chuva mais amena e ganhando mais visibilidade pela janela, observamos o cortejo das bailarinas dançantes. Um grande baile em um palco gramado ilimitado, movimentos dinâmicos e ritmados quebravam a monotonia do pampa deserto. Uma metáfora em alusão às enormes hélices eólicas, imponentes e estonteantes. O vento intenso contribuía para agitação da paisagem e as três pás lembravam o passo de *arabesque* do ballet clássico (termo de origem inglesa que provém de ornamento) em que a

postura das bailarinas formam esta composição tríade com o movimento leve de pernas e braços. Impossível não notar esse adereço paisagismo em sua monumentalidade e, ao mesmo tempo, refletir sobre o impacto e a reverberação para o entorno: uma energia sustentável, renovável, mas a que preço? Quais foram as contrapartidas deste empreendimento? Como a população acolhe essa transformação na paisagem, na economia, na adaptação dos fluxos de animais, pessoas e veículos? Questionamentos súbitos que foram esclarecidos horas mais tarde em conversa com moradores.

12h35min primeira parada na aduana do Chuí/BR (Figura 44). O motorista solicita a documentação de cada viajante para conferência obrigatória, tímido e constrangido, passou a sensação de roubo momentâneo de um pouco de nós, da nossa identidade ainda em transe, descontínua. A espera estática observava a pouca movimentação externa acompanhada da chuva fina e melancólica. Cerca de 15 minutos o retorno das nossas documentações e liberação para seguir viagem. Deixamos ali um pedaço de nós, um rastro, o marco do que éramos naquele momento e a expectativa do que ainda seríamos no final.

Passamos pela primeira porta-controle, ou seja, uma abertura vigiada que assim como o funcionamento de uma simples porta oferece a opção de passagem (folha aberta) ou de bloqueio (folha fechada). Lembrança da passagem de Fernando Fuão (2016) no texto A porta:

> A porta constitui-se como um lugar limite, uma borda, um umbral, uma sombra, uma fronteira; tanto aberta como fechada, ela é sempre o **anúncio de uma fissura**, uma fratura na continuidade do espaço, tal como uma dobra. Situar-se na frente dela é colocar-se no limite do espaço da espera, da chegada (FUÃO, 2016, s/p. Grifo nosso).


F43


F44


LG
F45

Aduanas são arquiteturas de fronteira. Arquiteturas que detém o poder da permissão de passagem ou não, do julgamento do que é lícito ou ilícito. Arquiteturas de porta que carregam – ou portam – a tensão pela incerteza, o medo, o discurso da (in)segurança, a conferência e registro das identidades e a prepotência do olhar militar. Arquiteturas-seletivas do jogo de favores e corrupção, que trocam folhas de porta aberta por folhas de valor real. Arquiteturas-portas gélidas, rígidas e silenciosas que não convidam, mas são passagens obrigatórias. A primeira de tantas outras portas que guardam seus segredos em cada espera.

Chuí/Chuy nos recebia com pouca exaltação, garoa fina insistente e olhares curiosos dos comerciantes, turistas e manequins. Chegamos no hotel labiríntico das diversas portas, corredores estreitos e escadas íngremes (Figura 45). Cada quarto com uma composição peculiar e suspeita, além do barulho da chuva que contribuía para um ar ainda mais misterioso. Cheiro de umidade e mofo misturado com perfume doce-enjoativo dos produtos de limpeza. Preenchemos todos os cantos do hotel e todos os formulários de identificação obrigatórios. Questionaram-nos de onde vínhamos, para onde íamos e o que fazíamos ali, anotamos nomes, número de RG e telefone, uma investigação completa logo de início. Queríamos sair rápido dali e nos desprender das nossas informações para descobrir novas narrativas.

Colocamos a capa de chuva com o desejo súbito de não estar visíveis, porém, atentos aos acontecimentos. E, como em um impulso, procuramos a linha de fronteira, um tanto apática naquele momento, com pouco movimento de carros e pessoas. O canteiro central que divide/une os países recebia pouca atenção, acolhia somente os carros estacionados e os poucos pedestres de passagem. Atravessamos na perpendicular da linha imaginária e em

questão de segundos chegamos na calçada do lado uruguaio. Uma travessia sem culpa ou perseguição, apenas carregando o peso da condição estrangeira.

Nosso destino era a Biblioteca do Município do Chuy (Figura 46), um encontro marcado. Já no pátio de entrada fomos calorosamente recebidos pelo Sr. Onofre, muito simpático e atencioso nos acolheu em uma sala de reunião em uma conversa espontânea e tocante. No auge dos seus 81 anos descrevia relatos em um espanhol pausado e sereno. O cenário era composto por uma grande mesa de tampo de vidro translúcido com muitas cadeiras na volta e poucos armários. A frase destaque escrita em uma das paredes da sala dizia: “Para mim nada mais lisonjeiro que os povos expressem sua vontade”[47]. E, nós, estávamos ali no intuito de ouvir quais eram essas vontades fronteiriças.

Atualmente, Onofre ocupa um cargo político que lida com questões internacionais, demonstrou seu empenho nas tratativas e acordos que realiza com o país vizinho:

> (...) fazemos acordos que permitam viver como somos: somos uma cidade (Chuy/Chuí). Somos uma cidade por uma composição e, pelo lugar geográfico como estamos, nos obriga a trabalhar todo tempo. Então trabalhamos no tema de saúde, fazemos reuniões de acordos e nos temas de trabalhos (Onofre).

Durante nossa conversa era perceptível o desejo de integração entre as cidades-gêmeas, uma vontade de propor acordos fronteiriços que atendessem aos interesses de distintas legislações e culturas. Assim como o curso do Arroio Chuy não reconhece a delimitação jurídica entre países, os moradores também quebram barreiras e criam novas maneiras de compartilhar o mesmo território geográfico. Sendo necessário, muitas vezes,

[47] Original: “Para mi nada más lisonjoro que los pueblos expresen su voluntad”

questionar e discutir com a alta centralidade do poder político, como complementou Onofre: “desde Brasília que não sabem o que é viver em uma fronteira e te definem como temos que viver. Então é uma briga e discussão permanente”. Por isso, acredita que os acordos locais entre as cidades-gêmeas são mais eficazes que tratados e leis decididos em congressos com pouca representatividade. Para Onofre, “na fronteira, a lei (fazendo gesto com a manga da jaqueta) sempre pode escapar”.

Em um momento de confidência o entrevistado nos pede gentilmente para desligarmos os gravadores, pois o que iria nos relatar poderia ser motivo de desavenças com seus amigos vizinhos – reforçando a opção por mantê-lo no anonimato nesta escrita. Pausadamente, nos lembra que a formação da cidade do Chuy/UY é bem mais antiga que a do Chuí/BR, e diferente de outras fronteiras sua construção não estava atrelada a demarcação física-política do país, como uma barreira para o avanço estrangeiro ou preocupado com a segurança internacional. Então, Onofre questionou: “por que nasce o município do Chuí/BR? Por um negócio, de que havia gente com dinheiro do lado brasileiro e se interessava ter determinado poder”. A partir desta constatação Sr. Onofre foi costurando toda uma trama que evidenciava os problemas sociais, econômicos, culturais mais visíveis enraizados nessa história. Segundo ele, o Chuí/BR é comandado por pequenos grupos com elevado poder aquisitivo, tornando um lugar expressamente comercial, tanto que o território da cidade do Chuí/BR não possui áreas agrícolas, rurais, somente urbana. A intenção desses empresários era não possuir nenhuma dependência com Santa Vitória/RS e ter a liberdade de usar a cidade como uma máquina de dinheiro.

Tal afirmativa corrobora por certo abandono e falta de zelo pelo espaço público do Chuí/BR, a conservação das praças, ruas, iluminação pública são bastante precárias se

comparadas ao lado uruguaio. Mesmo sendo um local onde gira muito dinheiro, o mesmo fica concentrado em poucas mãos e para benefícios privados, enquanto o bem público recebe poucas melhorias. É notável a diferença da qualidade do desenho urbano e apropriação quando se atravessa a avenida internacional. O próprio Onofre afirma que utiliza o lado brasileiro para visitar a casa de amigos e comprar algum produto mais barato, no mais, prefere estar no conforto e comodidade que o Chuy/UY proporciona.

Em uma fresta da conversa, nesses momentos de suspensão e fuga de direcionamento – instantes potentes evidenciados pela entrevista de manejo cartográfico – Onofre se emociona ao reviver a difícil fase da ditadura no Uruguay. Foram anos de tortura física e psicológica, de dor, constrangimento, mas de muita persistência:

> [...] tenho que respirar. Quando se caí em cana na ditatura é consciente que pode morrer, que eles podem te matar, eles te transformam (pausa mais demorada com olhos marejados). Eu sempre tive cuidado, quando fui preso tinha 4 filhos e eles para mim eram a causa da minha luta e valia a pena. O ser humano quando tem capuz nos olhos outros sentidos se afinam, e haviam etapas que o torturador não podia medir, porque a dor passa a não ser sentida, é consciente. Então, havia um momento que eu via que meu corpo era toda uma felicidade. O que tem meu corpo? Conservo minhas ideias, meus sentimentos, sou propriedade disto. Eu pensava que quem sofria era quem estava lá fora e não eu! E, hoje, estou convencido disso, porque lá fora que estava o terrorismo, o medo, a desconfiança, a perda de valores, tudo isso que é o que gera uma ditadura. O Brasil foi pior que aqui, porque aqui de pouco a pouco vamos descobrindo tudo que aconteceu, no Brasil não se descobre nada. Mas, o exército brasileiro é aluno da escola alemã e nós (uruguaios) somos do exército de escola francesa, por isso há diferença nas sequelas (Onofre).

O desabafo intenso transformou a harmonia do ambiente e nos carregou para outro lugar abrindo frágeis poros. Impossível não se sensibilizar com as palavras e gestos performativos. Pensar que durante a ditatura, seja ela brasileira ou uruguaia, a fronteira foi o

local escolhido para fuga de uns e destino final de outros. Uma fronteira que acolhe o prófugo e oculta os mártires. Lugar do exílio – da esperança de ainda estar perto, mas não dentro. E, também, o lugar do desaparecimento rápido, da troca de identidades, do furo na lei para as mais terríveis crueldades. Nós fomos consumidos pelo relato de Onofre, entramos em um estado de suspensão tão forte que nossos sentidos foram afetados e, nenhuma outra pergunta ou resposta nos fazia retomar ao estágio inicial de meros ouvintes.

Saímos dali com a persistência da garoa fina, mas que agora cada gota era pesada e sentida na pele pelos poros abertos. Seguimos novamente em direção à linha imaginária, no entanto, sem a capa de chuva, o corpo estava carregado demais para a camuflagem de uma capa. Na aproximação de uma loja de *free shop* – na linha – enxergávamos pelo vidro o encantamento do consumo, o movimento de pessoas olhando produtos supérfluos enquanto a rua era todo um vazio de incompletudes urbanas e silêncio.

DIA 02. Dia 25 de agosto de 2018, sábado, às 8h30min, um outro encontro marcado, desta vez no lado brasileiro tendo como destinação a prefeitura. O dia amanheceu sem chuva, porém com forte vento e frio. Deslocada da centralidade da cidade precisamos do micro-ônibus para alcançar a pontualidade. O prédio da prefeitura parecia abandonado na encosta da RS-699 (Figura 47), fomos recebidos pela porta dos fundos em um corredor escuro abarrotado de caixas e galões de água. José Jacinto e Marita nos receberam na sala do gabinete, abriram o espaço somente para nos atender nesta manhã de sábado. A princípio estavam apreensivos sobre nossos questionamentos.


BIBLioteca
LICENÇA DE CONDUTOR

F46


PREFEITURA MUNICÍPAL
SAÍDA

F47

José Jacinto sentou na cadeira mais alta no centro da sala. À sua direita, em uma cadeira mais baixa, estava Marita com uma expressão um pouco desconfiada, mas muito atenta a qualquer movimentação. Nós fomos convidados a sentar em cadeiras ainda mais baixas de frente ao casal. A hierarquia das cadeiras nos deixava um pouco incomodados, como se estivéssemos ali em uma situação de inferioridade coibidos a perguntas mais delicadas.

Tanto José Jacinto como Marita ocupam cargos políticos no município do Chuí e nos contaram os desafios de gerenciar uma cidade de fronteira seca. Diferentemente da conversa com o Sr. Onofre esta se realizou em um tom mais frio, com falas rápidas e diretas. Com receio de deixar passar algum furo, José Jacinto articulava muito bem as falas, sempre apoiado na Constituição Federal do que estava escrito na lei e do que era resolvido em "acordo entre cavalheiros", como citou José Jacinto.

A exemplo da manutenção do canteiro central nos contou que a responsabilidade é dos governos federais de ambos países, a prefeitura oficialmente não poderia intervir na faixa dos 10 metros do eixo da linha imaginária para dentro da cidade, como previsto pelo Estatuto Jurídico da Fronteira de 1933 ainda vigente (descrito no item 3.2). No entanto, confessa que pequenas manutenções como pintar meio fio, plantar árvores, fazer a capina é realizada em comum parceria pelos municípios, algumas vezes pelo Chuí/BR outras pelo Chuy/UY. Mas, isto só acontece porque o canteiro está justamente no centro da cidade, local de maior movimentação de moradores e turistas, dando a entender que em outra situação não faria esforços para melhorias, uma vez que o governo federal deveria assumir. Tanto que a manutenção dos marcos fronteiriços, limpeza, pintura só é realizada quando um Comitê Federal se organiza para fazer esse procedimento em cada ponto, mas que é muito raro.

Enquanto no dia anterior o Sr. Onofre demonstrava grande desejo e esforço pela integração na formação de Comitês para tratar de acordos locais binacionais, José Jacinto era enfático ao dizer que "na verdade, no Chuí/Chuy não tem nada integrado, quer dizer, no papel não tem nada". Marita, em uma tentativa de amenizar a fala de Jacinto, completou que as pessoas atravessam o canteiro e não tem noção que estão sob jurisdição de outro país. Exemplificou o caso dos bombeiros de Santa Vitória que não podem atender o Chuy/UY, a ambulância do SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência) também não pode atravessar a fronteira para atender uma emergência, são casos que podem colocar em risco os direitos de seguro saúde das vítimas, além de abrir um longo processo judicial e criar desentendimentos internacionais. José Jacinto continua:

> [...] pra tu ter ideia a gente até faz aqui, mas cada vez que eu fosse ir para o Uruguay – por ocupar um cargo de representação política – eu teria que pedir autorização para eles que são da Câmera, né? Mesmo que eu fosse comprar ali no *free shop*. Mas, ninguém dá bola para isso aí. Outro caso muito comum é ir no verão, em um fim de semana, no Parque de Santa Teresa que fica a 30 km daqui um lugar muito bom e agradável para fazer um churrasco em família, mas, por ser território Uruguaio também teria que pedir permissão (José Jacinto).

A partir desse momento os entrevistados deram uma série de exemplos de como as burocracias e as distintas legislações em ambos países são muito complexas tornando quase impossível adaptar um plano único e integrado. Cada cidade possui um plano diretor, uma coleta de lixo, saneamento básico, mobilidade urbana, torres de telefonia e estrutura de correios próprios. Somente quando há alguma emergência ou um caso de saúde muito grave que acabam burlando o sistema e, depois, na prestação de contas com o Tribunal o mesmo faz "vistas grossas" (expressão usada por José Jacinto) em casos que necessitaram de uma medida extrema.

Marita ressaltou que um dos casos em que existe uma troca mais eficiente entre as cidades-gêmeas é na área da educação. O Mercosul propôs a equivalência direta escolar para todos países membros, por isso, recentemente no Brasil foi acrescentado o 9º ano no Ensino Médio (Liceu para os uruguaios) para equiparar e facilitar o intercâmbio dos alunos. No entanto, a forma como esse aluno é acolhido varia conforme a legislação de cada país. Para entrar no Uruguay o aluno brasileiro precisa passar "por um período entre 20 a 45 dias como ouvinte, até que o conselho de educação secundária faça toda a tramitação legal e avalie se realmente aquele aluno pode ficar naquela série. Enquanto no Brasil a matrícula é automática", explicou Marita.

Relataram que uma característica peculiar das cidades de fronteira está no acolhimento aos estrangeiros, a população árabe no Chuí/Chuy é muito significativa, além de atualmente estarem recebendo cubanos, senegaleses e venezuelanos. A fronteira como um lugar de oportunidades e da flexibilidade de escolher em qual lado habitar, comprar alimentos, educar os filhos, trabalhar, dentre as inúmeras atividades citadinas. No entanto, José Jacinto relatou que na verdade foi o governo uruguaio que fez um acordo com Cuba para receber esses imigrantes, inclusive eles recebem uma ajuda de custo do governo uruguaio, hoje já totalizam "273 cubanos só no Chuy". Porém, devido ao alto valor do aluguel e alimentação no Chuy/UY muitos estão residindo no Chuí/BR o que gera problemas internacionais, pois estão ilegais no Brasil. Além da ajuda de custo não ser suficiente para mantê-los e recorrerem a trabalhos informais na fronteira. José Jacinto e Marita demonstraram todas as facilidades e ajustes que residir na fronteira possibilitam, mas são bem realistas ao explicitar os problemas legais e jurídicos, "essa história de integração é só assim na camaradagem, na amizade", afirmou José Jacinto.

Quanto à nossa dúvida inicial desde a entrada na cidade sobre os impactos do parque eólico, José Jacinto explicou que houve um acordo inicial de que 1% do valor do empréstimo que a empresa fez ao BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento) deveria ser revertido para a cidade, nas áreas de educação, saúde e infraestrutura. Marita lembrou que no início da construção do parque ambientalistas e engenheiros visitaram a prefeitura, escolas, conversaram com alguns moradores para levantarem quais as necessidades mais emergentes da cidade. No entanto, depois deste fato nada foi feito nenhum dinheiro foi repassado à prefeitura.

Nos contaram ainda que a energia produzida é levada para uma central de distribuição, não sabendo se é destinada à cidade do Chuí. Muitos foram os impactos sofridos, desde a mudança da paisagem, a sobrecarga de peso nas rodovias até o número elevado de trabalhadores que vieram de outras regiões do Brasil para a obra e não mais voltaram, gerando novos subempregos e habitando moradias irregulares. Atualmente, o parque eólico foi à leilão e os chineses estão interessados na compra, mas para isso é preciso zerar o valor do empréstimo, dando esperança a Jacinto e Marita que este 1% seja destino a cidade, como prometido.

No final da nossa conversa chega Paco, responsável pelas obras e manutenções urbanas do Chuí. Muito solícito nos convidou para um passeio pela cidade, queria nos mostrar a nova mesquita e os bairros dos empreendimentos sociais. Nos despedimos e saímos dali um pouco nebulosos com tantas informações e reflexivos com a diferença dos discursos de ambas cidades. O entusiasmo de um pelos avanços em acordos locais e a frieza de outros por não ter a legalidade, o papel físico com todas as diretrizes aprovadas.


F48


F49


F50

De carro percorremos as ruas da cidade do Chuí/BR, um movimento muito tranquilo de pessoas e veículos. Ruas largas de saibro sem delimitação da calçada com o uso predominantemente residencial. Ao adentrar na rua Palestina já avistamos a cúpula da nova mesquita (Figura 48). Imponente, monumental, com sua arquitetura própria se destacava das simples residências do entorno. Um marco focal, uma demarcação social e cultural. Ainda em fase de acabamento interno, Paco nos propôs a invadi-la. Observou que a grade da frente estava solta e sem olhar para trás adentramos a obra. Invadimos não somente uma obra, mas também toda uma simbologia da religiosidade islâmica.

O medo de sermos punidos por tal ato foi abstraído no momento da entrada, aquele lugar possuía uma atração muito forte. A torre mirante, a cúpula (Figura 49), enormes janelas e portas com arcos ogivais, os detalhes de acabamento da platibanda, um desenho arquitetônico sem uma preocupação tão rígida com a simetria, mas muito ligado a luminosidade do ambiente. O acabamento externo com tijolinhos a vista em tom amarelado muito simples e o interior em fase de construção (Figura 50), mas que prometia muitas ornamentações seguindo a tradição de outras mesquitas. Enquanto observávamos a obra Paco nos contava sobre a união dos árabes no Chuí/Chuy, famílias que se enriqueceram no comércio de fronteira e compraram muitos terrenos na região. Um povo muito reservado, discreto, mas muito respeitoso com as demais culturas.

Saímos dali e seguimos em direção a periferia da cidade, um contraste urbano e social muito nítido. Estávamos distantes quatro quadras paralelas a linha de fronteira, da linha capital. O cenário agora era bem distinto, ruas sem calçamento, muitos vazios urbanos, esgoto a céu aberto, postes de iluminação deficitários, muito lixo na rua, praças com equipamentos precários e devido a forte chuva dos últimos dias regiões alagadas (Figura 51). Paco nos

mostrou as casas dos empreendimentos sociais que foram doadas aos moradores em situação de vulnerabilidade. Casas de dois cômodos de tijolo furado e telhado de uma água de fibrocimento localizadas na lateral de um lote estreito. As modificações pós-ocupação já eram visíveis, o acréscimo de cômodos, o prolongamento do telhado para abrigar uma garagem, as diferentes pinturas em cada casa, e ainda em alguns recuos frontais a construção de uma pequena mercearia (Figura 52).

Em uma empena cega de uma das casas, na lateral da praça, havia um grafite com os dizeres “eu amo a Portelinha” e o desenho de várias casinhas coloridas (Figura 53). Embora com todos estes problemas estruturais urbanos se observava a empatia dos moradores e o convívio no bairro. Crianças brincando com cachorros na rua, vizinhos conversando debruçados na pequena mureta que dividem os lotes. Longe de uma relação comercial, como na linha de fronteira, esses moradores eram os protagonistas do ambiente, os nativos fora da vista dos turistas.

Infelizmente, Paco nos relatou que este programa foi mal gerenciado, desde a assistência social a essas famílias até a finalização da obra. Muitos beneficiários venderam as casas e voltaram para barracões em situações de risco, enquanto uruguaios que não poderiam ter acesso a esse empreendimento, compraram e residem de forma ilegal. A administração pública perdeu o controle e, hoje, segundo Paco, “mais de 70% das 100 casas construídas estão em situação irregular”.



F51



F52



F53

Depois de percorrer a pé este bairro voltamos de carro em direção à linha de fronteira, avistamos o cemitério, a grande construção do Sesc com quadras poliesportivas e retornamos na movimentação da avenida na linha de fronteira (Figura 54). Pessoas com sacolas de *free shop* entrelaçadas aos vendedores ambulantes, muita informação visual de mercadorias espalhadas nas calçadas (Figura 55 e 56), o cheiro de churrasco misturado com o cheiro de *chivito* (sanduíche tradicional uruguaio) e toda ebulição que esta linha proporciona.

Despedimos de Paco e adentramos em um café uruguaio na espera de Rosa, a arquiteta que trabalha no Chuí/BR. A escolha do local por Rosa diz muito sobre sua relação com a fronteira, seu encantamento pelos uruguaios e pela luta diária para melhorar a qualidade de vida dos brasileiros. Em uma conversa muito agradável nos relatou sobre os diversos problemas que enfrenta em sua profissão, pelo desconhecimento das pessoas sobre o papel do arquiteto na cidade e pela falta de preparo dos próprios responsáveis na execução das obras públicas. Na prefeitura do Chuí não é obrigatório a contratação de arquitetos, hoje, Rosa, ocupa o cargo como temporária, e ficou abalada com tamanha bagunça em relação as obras urbanas. Não há planejamento, desenho prévio ou um diagnóstico, tudo é feito no próprio canteiro em ocasiões de urgência. Consequentemente a cidade vai crescendo de forma desordenada sem qualquer amparo. Exemplificou as discordâncias e absurdos do atual Plano Diretor:

> [...] descobri que nós herdamos o Plano Diretor de Santa Vitória que é de 1997 e não passou por uma revisão ainda. Tu olhas os mapas é uma cópia, tanto é que o documento que eu tenho dentro da prefeitura, ali na secretaria, gente diz assim (fala indignada): o cabeçalho diz Prefeitura Municipal de Santa Vitória, da comarca e etc. está riscado com um marca texto verde dizendo Chuí em cima (Rosa).

Rosa desabafa preocupada com a situação da cidade, da falta de comprometimento dos gestores e da própria população nas questões de educação ambiental, no cuidado com o lixo, preservação dos rios e mesmo dos mobiliários urbanos. Devido ao forte caráter comercial os moradores veem a cidade como o local do trabalho, do lucro, jornadas intensas de trabalho sem usufruir da cidade também como um local de lazer.

Cenário bem diferente se comparado ao lado uruguaio em que há uma preocupação na qualidade dos espaços públicos, dão preferência a bons materiais, um desenho urbano mais cuidadoso e constantemente em manutenção. O tratamento diferenciado das esquinas, a acessibilidade das ruas, a padronização da iluminação e mobiliários, sinalização em todas ruas, o cuidado com o lixo entre tantas outras atividades que são respeitadas. Rosa acredita que um pouco dessa disparidade está na educação cultural de cada país, "eu adoraria viver deste lado (Chuy/UY) e não naquele (Chuí/BR), que é totalmente diferente. Tu vês a higiene na rua, por exemplo né, na educação do lixo. No Brasil é um disparate, eu sempre digo assim, um disparate". Agora como funcionária pública tem lutado por algumas melhorias pontuais, na preservação de praças, limpeza mais efetiva das ruas e está em andamento um projeto de Estação de esgoto para o Chuí. Sugeriu ainda, com o dinheiro previsto da contrapartida dos parques eólicos, criar uma biblioteca pública. Aos poucos, bem lentamente, alguns interesses públicos estão se sobressaindo sobre o privado.

Agradecemos a disponibilidade de Rosa e fomos percorrer um pouco as ruas uruguaias. Comprovamos a veracidade do discurso anterior quanto a qualidade do espaço público uruguaio. Na ocasião, a Praça General Artigas (Figura 57) estava cercada devido à execução do projeto de revitalização, mas o calçamento das ruas, limpeza, arborização, mobiliário estavam muito bem dispostos. Em ruas mais afastadas do centro comercial a vida

urbana local era muito tranquila, bairros residências simples e com pouca movimentação (Figura 58 e 59). Mas, possui problemas também, principalmente com o saneamento, em algumas ruas não há canalização.

Por volta das 13h00min fomos de micro-ônibus até o litoral, no encontro do arroio Chuy com o oceano Atlântico, na extremidade mais ao sul do Brasil. Barra do Chuí/BR é considerado um balneário da cidade de Santa Vitória, enquanto Barra do Chuy/UY pertence ao departamento de Rocha. Visitamos a ponte que passa sobre o arroio Chuy, marco de delimitação (Figura 60). Uma paisagem natural muito bonita, vegetação nativa margeando o arroio e a formação de grandes dunas de areia. Ao longe se enxergava a linha do oceano (Figura 61 e 62). Uma ponte que nos fez refletir a infinidade de outras portas-passagem, de outras travessias possibilitando o traçado de novas linhas de fuga.

Retornamos para as cidades-gêmeas Chuy/Chuí (Mapa 02) para seguir viagem pela *Ruta* 9 para o próximo destino: Rio Branco-Jaguarão. Às 14h00min paramos na aduana do Chuy, a segunda porta-controle. Novamente foram recolhidas todas identidades pelo motorista e aguardávamos no estacionamento. No momento de espera observávamos da janela uma grande bandeira do Uruguay hasteada e próxima a ela uma placa com os dizeres *"libertad o muerte".* Frase imperativa, marcante para aquele momento de despedida, como um lembrete de preservação e luta pela liberdade. A arquitetura da aduana era bem similar com a do lado brasileiro, seguia como uma porta-controle gélida. Passado 13 minutos o motorista já estava de volta para seguirmos viagem. Uma conferência rápida sem muito empecilho ou desconfiança.


DUBAI
Muni market
Free Shop
Center Shop
CAMBIO

F54


JEANS
2x$1000
NIKE

F55



F56



F57


F58


F59


F60

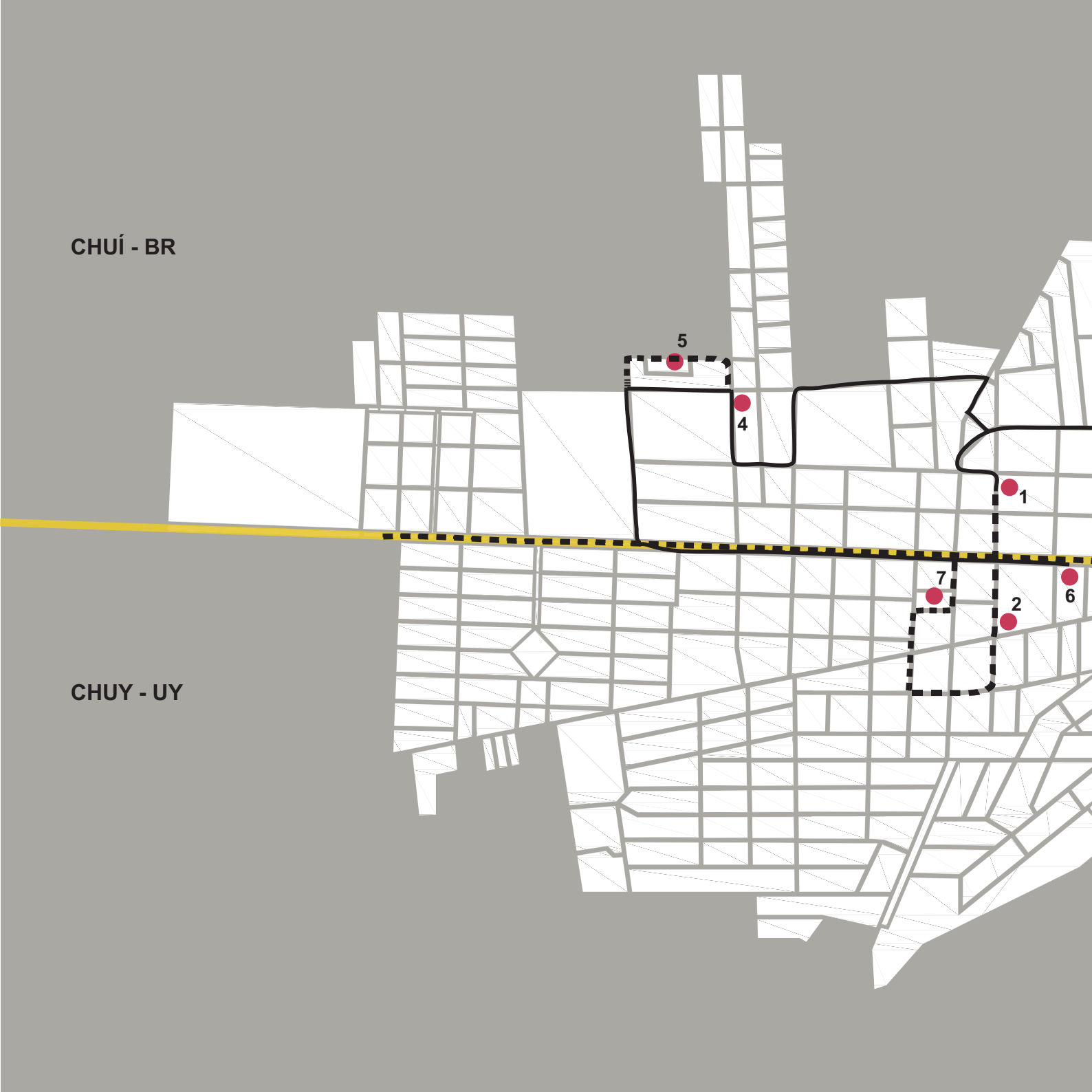

F61


F62

Durante o tempo de travessia em solo uruguaio todo o aprendizado e vivências experienciadas na cidades-gêmeas Chuí/Chuy estavam sendo absorvidas. A localização das aduanas, afastadas cerca de 2 km da linha de fronteira, possibilita a travessia entre países dentro das cidades-gêmeas sem o controle militar efetivo e a burocracia de documentação. Fato que simplifica a vida desses moradores e, também, de turistas que transitam pela avenida internacional constantemente. Além de indiretamente contribuir para as trocas ilegais de contrabando, desde produtos alimentícios até produtos ilícitos como as drogas. A fronteira pode ser entendida como uma superfície porosa, de inúmeras portas e válvulas de escape labirínticas.

Sr. Onofre, José Jacinto, Marita, Paco e Rosa foram peças importantes para o entendimento dessa cidade capital. As próprias contradições na fala e na urbanidade fazem parte da complexidade fronteiriça. Constatou-se que há um esforço para integração, no entanto, o processo não é tão simples pois envolvem uma rede de outros atores e legislações que ainda controlam e influenciam o funcionamento dessas cidades. Além da dependência e boa vontade dos governos de ambos os países que, a cada quatro anos, renovam ou modificam suas ideologias e práticas políticas. Ora governos mais abertos e dispostos ao diálogo, ora governos mais fechados e repressivos.

As cidades Chuí/Chuy embora tenham suas diferenças, seja no âmbito urbano, de gestão ou mesmo cultural, podem ser lidas como cidades que permitem a flexibilidade, território das oportunidades que de certa forma aceitam mudanças e ações efêmeras com maior facilidade. A variação diária das trocas cambiais, o acolhimento do outro estrangeiro, o ajuste das leis, o contrabando descontrolado são todas formas de adaptação e construção do viver fronteiriço.


CHUÍ - BR
CHUY - UY
5
4
1
7
2
6



Legenda

limite político territorial

percurso de carro/micro-ônibus

percurso a pé

arroio Chuy

paradas

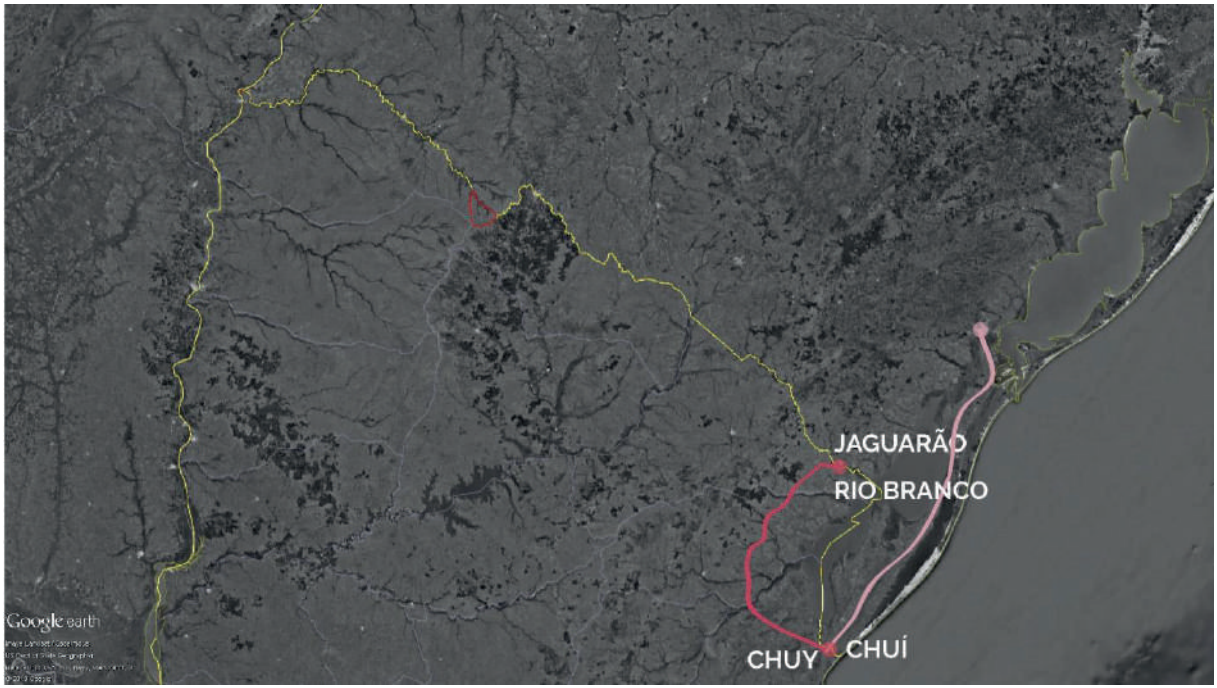
1. Hotel
2. Biblioteca municipal Chuy
3. Prefeitura Chuí
4. Mesquita árabe
5. Praça Portelinha
6. Café uruguaio
7. Praça Gen. Artigas

Mapa 02 - Mapa figura-fundo de Chuí/Chuy com as sinalizações das paradas. Fonte: dos autores, 2018.

E, mesmo sendo uma fronteira seca formada por cidades conurbadas onde muitas vias arteriais se conectam, a linha imaginária se faz presente. O canteiro central abandonado forma um abismo entre os dois países, mesmo que a interpenetração ocorra em diversos quesitos (nítido principalmente na linguagem e moeda), sabemos em que lado estamos, talvez a linha reta e topografia plana contribua na concretização desta linha que já não está em um plano imaginário.

Foram aproximadamente 4 horas de viagem até a cidade de Rio Branco/UY (Mapa 03), em um bonito fim de tarde apreciávamos da janela a paisagem característica do Pampa. Por volta de 18h10min chegamos na terceira parada na aduana de Rio Branco/UY, o pensamento que ainda digeria a experiência anterior foi resgatado para se abrir a uma nova aventura. Como de costume, separávamos nossas identidades enquanto o motorista se aprontava para apresentação. Quase que uma ação corriqueira nos acostumávamos com aquele ritual, porém o simples documento estava mais pesado de informações confusas. A nossa condição viajante era sistematicamente vigiada, o horário de saída e de chegada precisos. Após 20 minutos de conferência passamos pela aduana e atravessamos a ponte internacional Barão de Mauá em direção ao hotel em Jaguarão/BR.

O hotel, localizado na mesma avenida que desemboca na ponte, lembrava uma arquitetura hospitalar por seus infinitos corredores de azulejos brancos. Três andares quase idênticos que nos confundiam na procura dos quartos. As portas, também todas brancas, eram as mesmas para banheiros, quartos e cozinha. A iluminação fluorescente dos corredores labirínticos deixava o ambiente muito claro, no entanto, nada esclarecedor. Noite muito gelada.



Mapa 03: Mapa de percurso Chuí/Chuy - Rio Branco/Jaguarão. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

Dia 03. Dia 26 de agosto de 2018, domingo, às 9h30min saímos do hotel em direção à linha de fronteira, na borda do Rio Jaguarão. Manhã de céu limpo, sol e temperatura muito baixa. A ponte, em sua monumentalidade, chamava atenção com suas exuberantes torres lembrava castelos medievais de controle (Figura 63), mas a chamativa placa azul no centro da ponte nos alertava para o tipo de controle a que estávamos submetidos, com os dizeres: “Receita Federal / compras no exterior / isenção US$ 300 por pessoa / informe-se” (Figura 64). O limite que a ponte nos propunha estava em dólares.



F63


RECEITA FEDERAL
COMPRAS NO EXTERIOR
ISENÇÃO US$ 300 POR PESSOA
INFORME-SE

F64



F65

Em estilo neocolonial a Ponte Barão de Mauá é um marco na história da fronteira por ser o primeiro bem tombado a nível internacional reconhecido pelo Mercosul. Nenhum outro bem das cidades-gêmeas Brasil-Uruguay possui tal reconhecimento. Datada por volta de 1930 a construção da ponte acolheu muitos imigrantes, trabalhadores, engenheiros que vieram de várias regiões do mundo para execução. O conto “Estação de Rio Branco” de Aldyr Schlee (1984) relata a efervescência dessa época:

> Desde que chegaram os homens, desde que se abriram as picadas, desde que vieram os dormentes e trilhos as coisas foram mudando ligeiro demais. Eram gentes de pelo variado, de modos estranhos, de toda a laia [...].

Paralelamente a ponte caminhávamos e nos deparamos com um rastro histórico muito importante, o antigo eixo ferroviário utilizado para trocar os trilhos do trem (Figura 65). Antigamente esta ponte recebia o tráfego de trens de ferro que ligava a capital Montevidéu, e, aquele elemento circular servia como mudança de direção dos trilhos, hoje, somente um elemento abandonado, registro de uma memória e marco de uma outra relação comercial.

Mais próximos do leito do rio encontramos uma outra apropriação, o acampamento de ciganos (Figura 66 a 69). Discretos em seus comportamentos, mas chamativos nas cores das tendas e vestimentas. Silenciosos, observamos de longe o pequeno movimento matinal. Neste momento lembrávamos da experiência de Francesco Careri com os ciganos em Roma:

> Só em 2007, quando eu fiz o trabalho com os ciganos, que eu percebi que o Outro existe, que ele é muito diferente de você, que ele não quer ser como você, os ciganos são claramente diferentes [...]. Foi aí que compreendi a existência do Outro, normalmente pensamos um outro que é pacificado, que podemos entrar em acordo, com os ciganos era impossível, eles nos escapam. E vão continuar escapando. A única forma de sobrevivência deles é de nos escapar, é assim. Mas é algo difícil de aceitar, nós tentamos sempre fazer algo pelo outro [...] (CARERI, 2013).







F66


F67


F68


F69

Um ponto fundamental que a caminhada, entendida como prática ética e estética nos possibilita está justamente em perceber o outro. Este outro indecifrável que carrega a diferença em si mesmo. Um outro que incomoda e gera estranhamento por romper com identidades fixas. O viver nômade que vaza, escapa, tenta fugir das amarras do capital. Ali, na margem do Rio Jaguarão eles se acomodavam temporariamente. A fronteira acolhia sem distinção ou cobrança.

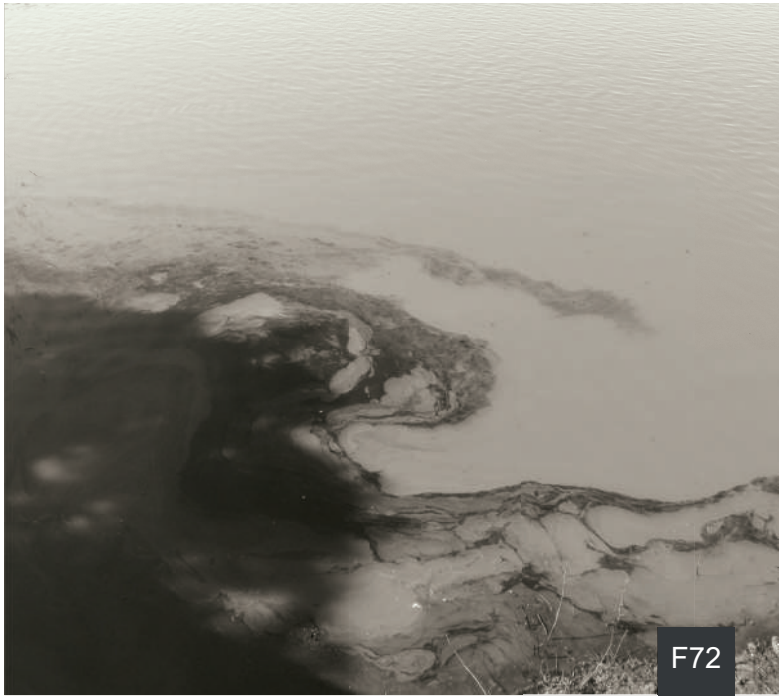
A calmaria do rio nos convidava para uma pausa mais demorada. O reflexo da ponte no rio com suas linhas arqueadas formava um desenho interessante. Observávamos a dança dos pássaros e o fluxo de pessoas e veículos tranquilamente. Porém, existia pontos com muito lixo, restos de cascos de barcos abandonados, carroças quebradas e entulhos (Figura 70 e 71). Juntamente com este fato havia um cheiro forte de esgoto, era possível ver manchas acinzentadas na borda do rio local onde o chorume era despejado (Figura 72). Nesse lugar não tinham bancos ou nenhuma estrutura para que permanecêssemos por mais tempo, talvez por esses motivos nós e os ciganos éramos, naquele momento, uma visita passageira.

Seguimos a caminhada e passamos debaixo da ponte, uma fresta escura em dia claro, como um túnel em pequena escala (Figura 73). A informação insistente e confusa de várias placas proibido estacionar em determinadas porções e em outras o estacionamento permitido, mas privativo para a receita federal. Do outro lado o guarda-corpo de balaústre brancos separava o calçamento da orla do rio (Figura 74). Nesta porção uma quadra inteira de comércio, um complexo de camelôs de artigos variados, que nesta manhã de domingo ainda possuía pouco movimento (Figura 75 e 76). Percebemos a falta de manutenção e cuidado com o calçamento e vegetação, lixo nas calçadas, balaústres quebrados, ladrilhos soltos pelas raízes das árvores (Figura 77).



F70


F71


F72



F73



F74


F75


F76


F77


F78

Mais adiante, no conhecido Cais do Porto de Jaguarão, era possível se aproximar da água e apreciar a paisagem (Figura 78). No entanto, sem qualquer infraestrutura, somente um gramado e canteiros de saibro. Percebemos que algumas pessoas estacionavam o carro e ficavam dali mesmo apreciando a vista. Sabe-se que outras atividades são realizadas nesse espaço como pescaria e, em épocas de carnaval, foliões montam suas barracas.

No intuito de atravessar para o lado uruguaio voltamos para a ponte e subimos a escada de acesso. O vento gelado agora era bem mais intenso. Em cima da ponte observamos todos esses acontecimentos da borda brasileira. Uma mescla de abandono, descaso, comércio, acolhida e paisagem natural. Seguimos ora pela calçada de pedestres, ora pelo canteiro central onde ainda era possível ver as marcas dos trilhos do trem. Um fluxo moderado de carros e de pedestres. Algumas pessoas faziam atividades físicas enquanto outras voltavam com sacolas de compras.

Já no meio do percurso, ao olhar para o rio avistamos um barco transportando uma grande carga de areia (Figura 79). Passaram lentamente por debaixo da ponte e seguiam a linha imaginária – habitavam o entre. O peso da areia afundava o barco de modo que a proa estava no limite da superfície da água. Travessia legal ou ilegal estes três homens flutuavam pelo Rio Jaguarão libertos das coordenadas de determinado país.




F80







F81



F82



F83

Encontramos alguns funcionários da receita federal próximos as torres, estavam parados e atentos ao movimento, mas sem nenhum impedimento. Descemos as escadas do lado uruguaio, antes mesmo de chegar aos *free shops*, e deparamos com um desenho urbano muito simples, mas muito convidativo de um parque público voltado para a orla, chamado de Parque *El Remanso* (Figura 80 a 83). Três tipologias diferentes de bancos (concreto, madeira e tijolo), mesas, deck de madeira, quiosques com churrasqueiras, banheiros públicos, floreiras, pergolados, lixeiras, tablados para apresentação cultural/artística e um pequeno salão de festas.

Em um ato quase que involuntário permanecemos ali por mais tempo, tanto para descansar o corpo como para aquietar o pensamento. Ao longe podíamos ver aquela embarcação de areia se afastar lentamente. Um ambiente muito agradável de estar. O único incomodo era o vento muito forte daquela manhã. Talvez por este motivo encontramos somente um casal ocupando esse lugar, estavam conversando e tomando chimarrão em um banco mais afastado.

Novamente passamos por debaixo da ponte e descobrimos a multiplicidade de outros eventos, os arcos da ponte abrigavam carros e também bancos. A ponte Barão de Mauá seguia ainda mais 1,5 Km até o centro da cidade de Rio Branco, e, à direita pela rua General Artigas o acesso aos *free shops*. Na borda do rio, além do parque *El Remanso*, abrigava o pátio de estacionamento dos *free shops* e uma edificação abandonada em estilo eclético que chamou muita atenção pelos seus detalhes em ferro fundido, embora esteja em estágio de degradação elevado (Figura 84 a 86).

Essa porção territorial uruguaia próxima à margem está sempre em alerta em estações de chuva devido a combinação da topografia e as áreas de banhado adjacentes, ocasionando inundações nas cheias do Jaguarão. Fato natural que explica a urbanização mais afastada da ponte. O lado brasileiro também sofre nas cheias, porém em proporções menores devido a diferença topográfica. A localização dos *free shops* acontece justamente nesta porção de terra um pouco mais elevada, lugar estratégico para atração de consumidores e estrangeiros.

Subimos novamente para a ponte e seguimos a caminhada pelos trilhos abandonados (Figura 87), nosso destino era a praça central em Rio Branco. Em cada caminhada durante a viagem existe um meio e um final, contudo “não são subordinados um ao outro, mas sim complementares. Uma viagem não existiria sem destino, mas a viagem se dá no caminho, não somente no destino”, como lembra Adriano Labbucci (2013). Nossos corpos caminhavam aberto ao inesperado, imersos em uma paisagem a princípio despretensiosa, uma vez que o maior fluxo era de automóveis e estávamos fora da centralidade. No entanto, fomos surpreendidos por alguns eventos.

Não muito longe dos *free shops* verificamos a presença de habitações de baixa renda em uma situação muito conflituosa. Construções irregulares, precárias em zonas alagadiças sem nenhuma segurança ou conforto (Figura 88). Habitações que fogem, são invisíveis no mapa “oficial” e que não entraram na lei de parcelamento do solo, pois essa região é imprópria para qualquer tipo de edificação, além de ferir as diretrizes ambientais. Ao lado dessas habitações muito lixo, entulho e carroças abarrotadas de papelões e caixas.



F84





F85



F86


F87


F88


F89


F90

Retrato nítido da desigualdade urbana. De um lado as lojas de *free shop*, o fluxo de consumidores, as trocas comerciais a valores altíssimos; e de outro lado a estrutura, a base trabalhadora que mantém este fachadismo econômico e vive em condições miseráveis. Cenário comum não só no Uruguay, como em grande parte da América Latina, e que não atinge somente as grandes metrópoles, mas todas cidades que foram engolidas pela globalização neoliberal sem nenhuma preparação. A cidade como mercadoria.

Alguns metros adiante avistamos uma obra grandiosa em fase de finalização, a construção do novo shopping de Rio Branco (Figura 90). Mais um grande empreendimento que escancara a disparidade social. Do outro lado da ponte, sentado em uma pedra próximo aos trilhos do trem encontramos um senhor olhando para o banhando. Estava ali sozinho, pensativo, carregava apenas uma sacola branca (Figura 89). Espantou-se com a presença do grupo e então nos abanou em um gesto de amizade. Não sabíamos qual sua nacionalidade, o que fazia ali parado em uma via de movimento, mas sua simples atitude rompia.

Ao terminar a ponte chegamos em uma rua local da cidade de Rio Branco. O rastro do trilho do trem ainda seguia em um local mais abandonado, prosseguimos pela rua Virrey Arrendondo mais quatro quadras até a praça principal. Rua com residências muito simples integrada a alguns pontos de comércio. As calçadas tinham um tratamento diferenciado nas esquinas, alargamento com bancos, lixeiras, vegetações e o meio fio pintado de cor xadrez branco e vermelho (Figura 91 e 92). Um domingo tranquilo sem muita movimentação na rua, alguns pedestres passeando com cães, outros correndo em atividade física e moradores olhando pela janela de suas casas.



F91


F92

Ao chegar na Praça Artigas percebemos várias ações. Amigos conversando próximo a fonte, senhores reunidos em grupo, crianças brincando no playground e subindo em árvores, a banquinha de doces em compota e a venda de roupas de inverno e acessórios. Praça viva de atividades (Figura 93 a 95).

O nosso encontro com a arquiteta de Rio Branco foi cancelado por motivos de saúde, assim decidimos conversar com essas pessoas na praça. O grupo de quatro amigos que "mateavam" próximo a fonte eram todos de Jaguarão e nos contaram que aos fins de semana gostavam de passear em Rio Branco. A jovem Juana, farmacêutica, nos contou que tem prazer em ficar no lado uruguaio principalmente pela qualidade dos espaços públicos:

> Eu acho que aqui no Uruguay os espaços públicos são muito mais conservados. Se tu olhar aqui na beira do rio (se referindo ao parque *El Remanso*) é um patamar bem diferente. Tu olhas lá para Jaguarão é uma escuridão e aqui bem iluminado. Aqui é bem mais prazeroso de vir, um dia de noite no verão sentar na beira do rio no lado uruguaio do que no lado brasileiro (Juana).

Enquanto Ciriaco acredita que este desejo de estar no outro lado está atrelado a procura do diferente, afirma que:

> [...] geralmente a fronteira é assim, a gente gosta da cultura deles (uruguaia), por ser uma coisa diferenciada da nossa. A gente vem aqui provar da comida deles, a *milanesa*, o *chivito* que é diferente do nosso. Eles, por sua vez, procuram a nossa cultura também. Tem mais uruguaio almoçando em Jaguarão do que brasileiro (risos) (Ciriaco).

Durante a fala deles era perceptível o reconhecimento de ambos países de maneira separada, não citavam nenhum tipo de integração, ou o desejo para tal. Ciriaco afirmava de maneira enfática "a gente nasce com isso, Brasil é Brasil e Uruguay é Uruguay, o limite da ponte nos lembra disso. Desde pequeninho a gente sabe que se estou no Uruguai obedeço a

outra leis e regras". Juana também concordou: "[...] eu sei que estou em uma cidade de fronteira. A gente sabe separar, não é uma coisa única". Embora a ponte seja um elemento de integração, de passagem, é também um peso simbólico que delimita um lado de outro, a mudança de países é mais nítida.

Do outro lado da praça fomos conversar com a Dona Maria Helena, senhora que estava vendendo suas compotas de doce de figo, pêssego e ambrosia. Muito simpática e comunicativa nos relatou da felicidade de morar na fronteira: "[...] é muito bom! É tudo mais barato e mais fácil. Para nós que somos da campanha (a 25 km de Rio Branco) e vivemos isolados com pouca gente, pouca população, viver aqui é muito bom conheço muita gente no Brasil". Normalmente consegue fazer todos os serviços na cidade de Rio Branco, sistema de saúde, transporte, correios. No entanto, agora com a diferença cambial, está mais barato fazer compras do lado brasileiro, alimentos, roupas, calçados, inclusive material de construção.

Durante nossa conversa Dona Maria Helena parou várias vezes para atender aos clientes, a maioria brasileiros. Nos relatou que não precisava atravessar a fronteira para vender sua mercadoria, porque os clientes já a conheciam e sabem que todo domingo se encontra na praça. Ainda, Maria Helena, relatou a boa relação com os brasileiros "[...] não gosto de ir a Montevidéu, porque tudo é diferente até a maneira de falar eu me sinto melhor com brasileiro que com o próprio uruguaio mesmo, me sinto mais cômoda. Eu nasci e me criei aqui entre os brasileiros".



F93



F94



F95

Perguntas em português respostas em portunhol, a linguagem realmente se mesclava e possibilitava uma boa comunicação. Na conversa anterior, Juana nos contou que aprendeu espanhol na escola, mas é no seu emprego como farmacêutica que mais utiliza a língua no atendimento aos uruguaios.

Chamamos um táxi para atravessar a fronteira, pois tínhamos uma entrevista agendada no lado brasileiro. Acostumado a fazer esse percurso o taxista uruguaio combinou um preço já convertendo para real. Nos relatou que a passagem pela ponte é corriqueira, já conhece os militares e os funcionários da aduana.

Paramos na Praça Dr. Alcides Marques. Cercada por casarios ecléticos a praça estava movimentada pelas crianças no playground, grupo de adultos tirando fotos na praça, adolescentes conversando nos bancos (Figura 96 a 98). Sentamos em um dos bancos da praça e logo em seguida chegou Pardito. Ocupante de um cargo político em anos anteriores, Pardito nos contou algumas peculiaridades das cidades-gêmeas Jaguarão/Rio Branco. Nos anos de governo percebeu que a relação municipal entre as cidades de fronteira é muito tênue, pois qualquer tentativa de criar políticas públicas integradas precisa passar pelas relações políticas internacionais. Acredita que:

> [...] a nossa forma de relação internacional ela ainda é muito limitada, então a gente não consegue [...] por mais que se sente e discuta, nós temos um limitador gigantesco aqui que é o passo de fronteira. A gente há muito discute como pauta da nossa política local de que os passos de Fronteira eles precisam sair da ponte e ir para fora dos municípios (Pardito).



F96



F97



F98

O fato da ponte ter o controle fiscal gera uma barreira para os moradores e dificulta pensar em projetos urbanos integrados. Embora a fiscalização não seja tão rigorosa acaba reforçando o peso da linha política divisória. "Efetivamente, conseguir criar uma política binacional que tenha recursos dos dois países e que possam fazer um projeto integrado de fato, eu nunca vi" – complementou Pardito.

Entretanto, Pardito tem esperanças de que é possível criar planos urbanos de integração. Culturalmente os países se interpenetram seja na língua, ou mesmo nos inúmeros casos de brasileiros que moram/trabalham no Uruguay, ou vice-versa. Lembra que já houve épocas de maiores repressões e isolamentos como na ditadura. Ou seja, a fronteira é passível de modificações, a variação política muitas vezes gera o distanciamento que não necessariamente representa o desejo dos moradores.

Quanto as melhorias e manutenção dos espaços públicos tudo depende das gestões dos governos tanto municipais como federais. Na gestão ao qual Pardito participou, o governo federal disponibilizou muita verba para a cidade de Jaguarão, que realmente se preocupou com a questão urbana, principalmente com os bens patrimoniais. Percebe ainda que em Rio Branco, na última década, obteve grandes reformas urbanas, graças a combinação de gestões que descentralizaram o repasse de verba e fizeram um bom planejamento.

> O governo do Uruguay também estabeleceu uma política de descentralização dos recursos que foi bastante grande [...] Há dez anos atrás se tu andasse no Uruguay tu chegava em Montevidéu e era uma cidade linda, uma cidade fantástica, uma estrutura grande com tudo e o resto do Uruguay era uma pobreza gigantesca sem estrutura nenhuma, por quê? Porque os recursos eram centralizados na capital (Pardito).

Muitas vezes essa impossibilidade de criar planos integrados enfraquece o relacionamento entre países. Segundo Pardito, a questão ambiental é algo que o preocupa bastante "a questão do rio mesmo a gente tem uma dívida, a gente sempre fala isso, tem uma dívida com o Uruguay". Isso porque a cidade de Jaguarão não trata a maioria do seu esgoto e deposita diretamente no Rio Jaguarão, existe uma obra da estação de tratamento parada desde 2002. Enquanto em Rio Branco eles tratam o esgoto. Talvez, se existissem políticas binacionais para resolver este problema que afeta ambos países o resultado poderia ser bem melhor. "Porque se um lado fica para trás e não consegue com o seu país resolver, não tem outra forma", destacou Pardito.

Pardito ressalta ainda sobre o conservadorismo da cidade de Jaguarão, da existência de um reacionarismo que é reflexo histórico de uma região de sesmarias, dos antigos campos neutrais e da disputa de terras. Fato que se comprova pelo histórico das gestões municipais intercalando prefeitos latifundiários ou médicos vinculados a grupos da elite política. Somente uma gestão anterior que rompeu com esse panorama tendo como prefeito um professor. De certa forma esse conservadorismo também é um quesito que influencia nas trocas e intercâmbios com o país vizinho, dificultando ainda mais o diálogo. A própria fala de Ciriaco e Juana complementam essa constatação de Pardito, de perceberem muito claramente a distinção entre países com suas distintas legislações.

Próximo ao horário de prosseguir viagem nos despedimos de Pardito e atravessamos novamente a ponte para nos encontramos com o micro-ônibus. Ainda em tempo, aproveitamos o fim de tarde para visitar a rua dos *free shops*. Em uma dinâmica bem distinta do centro das cidades de Jaguarão e Rio Branco (Mapa 04), aquelas ruas estavam bem movimentadas. Turistas carregando sacolas, mercadorias que estavam sendo

descarregadas, fluxo de carros, motos e veículos pesados (Figura 99). A mescla das esbeltas construções dos *free shops* em contraste com as pequenas barraquinhas informais. Barulho intenso dos veículos e músicas de propagandas diversas.

Os *free shops* dão as costas para o rio e ali na borda se forma um grande estacionamento de carros (Figura 100). Ao entrar em uma das lojas somos transportados para um outro lugar, como se ali não mais fizesse parte da cidade, um portal para um mundo fantástico do belo e dos produtos importados. Sessões de perfumaria, vestuários, eletrônicos, alimentação e brinquedos. Tudo muito organizado, atendentes dispostos a auxiliar as compras, música ambiente, ar-condicionado, banheiros limpos, um lugar que oferece todas as condições para facilitar o consumo.

Além de ser o lugar da vigia, das portas de detectores de metal, câmeras, seguranças, armários para guardar as bolsas. Na intenção de entrevistar um dos funcionários fomos impedidos por não ter permissão, mesmo conversando com a gerência nossa conversa foi negada. Não compreendíamos muito bem qual o motivo da recusa, mas algo no meio de todo aparato tecnológico de controle nos foi escondido.

No local combinado, em uma rua adjacente aos *free shops*, encontramos todo o grupo para seguir viagem para o próximo destino: Aceguá/Aceguá. Às 18h05min passávamos novamente pela aduana de Rio Branco, feito o ritual da recolhida das identidades o motorista desceu. Durante o tempo de espera observamos logo ao lado militares fazendo a conferência de bagagens de um carro de passeio. Como não havia nada de irregular liberou o carro que ligeiramente seguiu viagem.



F99



F100


JAGUARÃO - BR
RIO BRANCO - UY
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12



Legenda

limite político territorial

percurso de carro/micro-ônibus

percurso a pé

rio Yaguaron

Ponte Internacional Barão de Mauá
340,50m de comprimento sobre o Rio Yaguaron
896 m de comprimento até a Coxilha

paradas

1. Hotel
2. Antigo equipamento ferroviário
3. Acampamento cigano
4. Cais do Porto do Rio Yaguaron
5. Parada na ponte
6. Parque El Remanso
7. Casa abandonada
8. Percurso pelos trilhos
9. Praça Artigas em Rio Branco
10. Parada Free Shop
11. Praça Dr. Alcides Marques em Jaguarão
12. Encontro para saída

Mapa 04 - Mapa figura-fundo de Jaguarão/Rio Branco com as sinalizações das paradas. Fonte: dos autores, 2018.

Passado 25 minutos o motorista retorna e rapidamente inicia a partida dizendo: “vamos logo, antes que eles mudem de ideia”. Não compreendíamos muito bem o motivo de tanto receio na passagem pela aduana e, ao questionar o motorista, nos contou exemplos de represaria por banalidades: “às vezes, quando eles (comandantes responsáveis pela aduana) não estão de bom humor ou por qualquer outro motivo, implicam e não permitem a passagem. Certa vez nos barram porque uma identidade do grupo estava com um pequeno desgaste, coisas assim absurdas”. Além da propina que convencionalmente os viajantes pagam, às vezes em dinheiro outras vezes mercadorias ou *“regalos”.*

Segundo o Ministério das Relações Exteriores[48] o pagamento de propinas ou casos de extorsão são consideradas práticas criminosas segundo a legislação local. Países membros do Mercosul possuem um acordo de livre trânsito de pessoas e veículos, exigindo apenas a apresentação ao passar nas aduanas. Para pessoas os documentos válidos são a carteira de identidade civil ou passaporte, e, para veículos a emissão do seguro “carta verde”. No entanto, na prática, observamos várias irregularidades no âmbito de abuso de poder e privilégios. Tal fato gera falta de credibilidade quanto aos órgãos de fiscalização, pois da mesma forma que um grupo de estudantes paga propina para entrar no país vizinho, o que garante que uma carga de drogas, armas ou outros produtos ilícitos também consiga a permissão mediante o pagamento de propina?

Pensamentos inquietos nessa travessia de aproximadamente 2h20min até as cidades-gêmeas de Aceguá-Aceguá, as menores cidades da linha de fronteira Brasil-Uruguay. Prevendo que não encontraríamos nenhum restaurante ou comércio aberto em Aceguá nesta

---

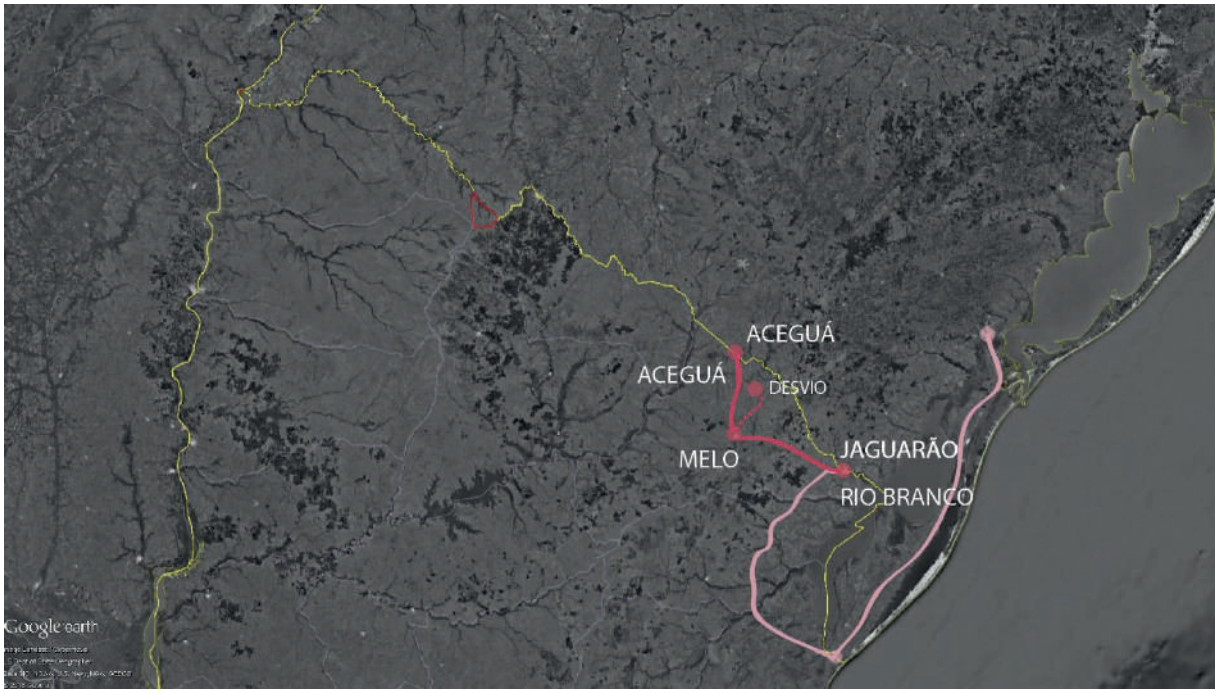
[48] Informações públicas disponíveis em: <http://www.portalconsular.itamaraty.gov.br/seu-destino/uruguai#entrada> acesso: 07 de dezembro 2018.

noite de domingo, decidimos parar no caminho na cidade de Melo, capital uruguaia do Departamento de Cerro Largo.

Às 19h30min descemos na *plaza Independência* e encontramos vários trailers de alimentação. Noite fria de lua cheia e o movimento era intenso, pessoas saindo da igreja, jovens andando de skate, crianças brincando no playground com os pais, pessoas sentadas nos banquinhos dos trailers esperando seu lanche e os pedestres que estavam de passagem. Percorremos a praça, escolhemos um local e em mesas de plástico formamos uma grande sala de jantar. Comemos ali e trocamos experiências da viagem. Cerca de 40 minutos depois nos organizamos para seguir mais uma hora de travessia até o destino final do dia.

Dentro do ônibus o grupo conversava mais, talvez por estarmos saciados e com mais energia, comentávamos sobre as cidades anteriores, as experiências com entrevistas, os desenhos de mapas e os novos encontros. Em cada travessia uma ansiedade diferente e o planejamento do que seria feito quando chegássemos em Aceguá, preocupação em carregar as câmeras e gravadores, em assegurar toda documentação necessária. Divagações.

Em certo momento percebemos que a estrada estava em condições mais precárias com iluminação insuficiente e sem qualquer movimento de outros veículos, bem diferente se comparado as demais estradas que havíamos percorrido. Quando conferimos o mapa do percurso pelo GPS nos demos conta que estávamos na *Ruta* 7, paralela a *Ruta* 8 que leva a Aceguá/UY (Mapa 05). De imediato comunicamos ao motorista o equívoco, mesmo já percorrido cerca de 30 minutos poderíamos voltar a Melo para então trafegar pela *Ruta* certa. No entanto, o motorista hesitou, confirmou já ter feito este caminho e que logo a frente teria um atalho para a *Ruta* 8. Sem confrontações aceitamos, mas com algumas incertezas.



Mapa 05: Mapa de percurso Rio Branco/Melo - Melo/Aceguá. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

Na expectativa de chegar logo o motorista aumentava a velocidade. Do lado de fora já não conseguíamos enxergar quase nada, pois não havia mais postes de iluminação. Não víamos sequer um ponto de luz de alguma residência, somente a luz da lua. O micro-ônibus começou a trepidar e percebemos que já não estávamos mais no asfalto e sim em uma estrada de saibro.

Eufóricos não compreendíamos bem a situação, mas tínhamos esperança de que aquela estrada chegaria em algum lugar. Como em um filme de suspense, cada viajante imaginava um final dramático para aquela estrada que parecia não ter fim. Ansiedade, talvez seja a palavra que consiga traduzir aquela realidade embaraçosa.

Pelo mapa de satélite a *Ruta* 7 era interrompida e, para o nosso espanto, não chegava a lugar algum, uma estrada abandonada que não possuía destino final. Quando adentramos a estrada de saibro perdemos a nossa localização de GPS estávamos sem nenhum sinal de contato, invisíveis em solo uruguaio. Nessa hora a ansiedade se misturava com o medo. A estrada que iniciou com asfalto modificou para saibro, agora era um campo aberto sem limites. Engolidos pelo pampa sem nenhum senso de localização confirmamos o que não queríamos acreditar: estávamos perdidos!

Finalmente o motorista reconheceu o engano, parou e iniciou a manobra para voltarmos a estrada de asfalto. No entanto, como em um ato punitivo daquela invasão, fomos surpreendidos por um lamaçal que aterrou as duas rodas laterais no momento da manobra. Aqui não paramos por desejo, mas fomos forçados a parar. Descemos do ônibus ainda incrédulos e observamos a cena dramática, quase fantasiosa: com uma temperatura aproximada de 8º e vento constantemente gelado estávamos sob o céu estrelado com lua cheia. No chão pisávamos em uma lama fria e espessa e o que podíamos enxergar do horizonte era a planície do pampa com sua vegetação rasteira; mais ao longe o barulho de animais de grande porte como cavalos e vacas e, mais próximos de nós o barulho de pequenos pássaros.

Talvez essa tenha sido a experiência mais potente de toda a viagem, o desvio do percurso, o inesperado, o que não constava no planejamento ou no roteiro de viagem foi o que mais nos dizia sobre estar na fronteira e perceber que seu próprio corpo se constituía uma fronteira. Estávamos em um lugar fora do mapa sem nenhuma representação. Livres dentro de uma prisão sufocante que o pampa nos apresentou, sua bela paisagem escancarava os mais perigosos riscos.

Como em uma peça de teatro tivemos que improvisar, fomos os atores da nossa própria realidade. Nos dividimos em dois grupos, os que caminhavam a procura de ajuda e os que esperavam a ajuda. Ambas experiências com suas particularidades e desafios. Nesse momento o individual fala mais alto, embora sejamos um coletivo, a mesma situação é experienciada de forma totalmente distinta, pois estávamos abertos, expostos para conhecer os nossos próprios limites. Desta forma, abro espaço para descrever em primeira pessoa do singular meu registro sobre a experiência tão elucidativa na compreensão do Território de Fronteira:

Sentir-se parte de uma ficção, de uma criação imaginária ou fantasia. Neste momento me reconheço como um personagem anestesiado que possui o bloqueio da fala, escuta, visão e tato. O corpo está ali, mas o pensamento está suspenso observando a cena. O inesperado coloca o corpo à prova que responde também de modo inesperado. Cada personagem reagia de forma distinta, alguns recebiam o impacto como propulsor de aventura, outros foram engolidos pelo medo e imobilidade. Os que caminhavam e os que esperavam. Meu corpo era toda uma fronteira, atravessava e era atravessado pela multiplicidade de eventos. O pampa frio demonstrava sua face mais cruel, um deserto sem fim, um abismo que nos engole de forma silenciosa e plena.

Fiquei, fazia parte do grupo que esperava, embora a espera pareça a parte mais fácil ou frágil, na verdade se demonstrou corajosa. Queria dormir, fazer fugir toda essa encenação, o sono como uma válvula de escape – um desprendimento de si. No entanto, o paradoxo entre o encantamento e o medo não permitia que saísse daquela situação. Estava rodeada por muitos, embora estivesse só, dentro da minha ficção e não-realidade. Desterritorializada na espessura da fronteira ouvia as falas eufóricas, as suposições sobre o grupo que caminhava, o compartilhamento de angustias, o riso amedrontado, mas estive indiferente em minha individualidade. No entanto, havia um risco coletivo: o ônibus poderia virar com nosso peso. Mas, a lama fria não era vista como alternativa, assim como submeter o corpo a imprevisibilidade do pampa noturno. Ariscávamos.

Um minuto era o tempo suficiente para bolar estratégias de sobrevivência, para pensar na brincadeira da infância, ou visitar os recantos mais obscuros da memória. Esperar é ter o corpo imobilizado com movimento constante de pensamentos, uma outra noção de espaço-tempo. A espera, esperança e expectativa da aproximação de algo, de alguém, de notícias, de um outro que nos encontre e nos puxe desse estado de suspensão. O saboroso desespero por não se re-conhecer, ou se perceber sem qualquer máscara identitária, ser somente si.

E, quando tudo se resolve, carrego aquela sensação de não mais ser a mesma, ou de agora me enxergar de outra maneira e perceber que a fronteira também é o lugar da possibilidade de ser realidade e ficção ao mesmo tempo. Lembrando Deleuze (2001, p. 118) quando afirma que o "sujeito se constitui no dado", ou seja, é na própria experiência dentro dos diversos acontecimentos que o sujeito se trans(forma). E, a partir de eventos marcantes

que o sujeito (eu) se questiona, deseja dar sentido ao caos e cria novas maneiras de se atualizar.

Nesta situação sentimos na pele o ser estrangeiro. Os nossos celulares não tinham sinal nem para emergência naquela região, nossos documentos, identidades só reafirmavam que pertencíamos a um outro lugar e não nos davam nenhuma garantia.

Já passava das 22h30min quando avistamos ao longe as luzes das sirenes policiais. O grupo de caminhantes andou certa de 7 km em pampa aberto até encontrarem uma fazenda com um casal de solidários senhores uruguaios que nos ajudaram. A princípio a abordagem dos uruguaios foi de espanto e medo, pois nós representávamos a insegurança, nós éramos os desconhecidos, os estranhos e os estrangeiros. Ligaram primeiramente para a polícia em um instinto de proteção e depois de elucidada a situação nos auxiliaram.

O dono da fazenda explicou que aquelas terras eram suas propriedades e ficou espantado com o alcance do micro-ônibus em um lugar tão inóspito e impróprio. Os policiais, um pouco repressivos, queriam resolver a situação e informou que nos levaria em um hotel de Melo até retirarem o micro-ônibus na manhã do dia seguinte.

Deixamos toda bagagem e nos acomodamos na caçamba das caminhonetes policiais até Melo. Estávamos somente com o peso do nosso corpo e a inquietude dos pensamentos. Nesse momento tínhamos a sensação de ser os foragidos, os ilegais, os contrabandistas que foram descobertos na rota dos quileiros[49]. Em alta velocidade o vento cortava nosso rosto

[49] Quileiros foi o nome dado as pessoas mais simples que faziam contrabandos pequenos, ou seja, transportavam poucos quilos na região de fronteira. Normalmente usavam bicicletas ou motos em atalhos alternativos.

como uma lâmina, até chegar no asfalto nosso corpo sentia toda vibração da estrada em sua irregularidade. Mesmo já tendo sido encontrados ainda permanecíamos em estado de suspensão e alerta, estaríamos realmente protegidos? Sofreríamos alguma advertência? E quase que instantaneamente a este pensamento os policiais pararam o veículo e vieram gentilmente nos perguntar se estávamos bem e, também, nos tranquilizaram dizendo que estávamos próximos do hotel. Uma atitude muito rápida e pequena, mas que realmente nos confortou.

Por volta das 23h40min chegamos em um hotel localizado à margem da *Ruta* 8, estrada que deveríamos ter seguido em direção a Aceguá, uma estratégia dos policias para garantir nosso percurso na manhã seguinte. Sentamos no hall do hotel e ficamos ali por algum tempo, em silêncio, na expectativa de se reterritorializar, enquanto a administração do hotel se organizava para acomodar tantos hóspedes de uma só vez.

Dia 04. Dia 27 de agosto de 2018, segunda-feira, céu limpo ensolarado com temperatura baixa, saímos de Melo por volta das 11h30min. Ficamos mais tempo no hotel resolvendo questões burocráticas de fechamento das reservas, além de ganharmos mais tempo para descanso e assimilação do dia anterior. Depois de uma hora de viagem chegamos na aduana de Aceguá/UY para a conferência da documentação e explicação do atraso, já que deveríamos ter dado entrada na noite passada. Cerca de 15 minutos fomos liberados.

Começamos nosso percurso seguindo a linha de fronteira das cidades-gêmeas Aceguá/Aceguá, fronteira seca, que perpassa um largo canteiro central. Assim como o Chuy/Chuí divide duas avenidas, porém, neste caso, o canteiro é bem mais espaçoso e possuí diferenças no desenho urbano ao longo de sua extensão.

A definição da linha de fronteira inicia seguindo o curso do Arroio Mina até sua nascente, depois segue a linha do cume topográfico (na divisa do canteiro central) até o encontro do Rio Negro com o Arroio São Luís em linha reta.

Encontramos dois marcos fronteiriços muito próximos em uma das pontas do canteiro com datas e modelos diferentes. O marco mais antigos datava do ano de 1853, estava em um nível mais baixo, sua composição retangular tríade possuía a base de pedras e o topo de concreto com placas explicativas do momento histórico. O segundo marco de 1909 estava em um nível mais alto, porém era mais simples, pintado todo de branco com a base circular e com a indicação do nome dos países (Figura 101).





F101

Neste ponto dos marcos além de indicarem as coordenadas geográficas de delimitação dos dois países, também marcavam a diferença de infraestrutura e usos urbanos. Na parte mais alta observamos as ruas asfaltadas, calçamento para pedestres, praças equipadas, um ambiente limpo e o uso predominantemente comercial (Figura 102 a 104). Enquanto na parte mais baixa as ruas eram de saibro sem definição de calçadas, muito lixo e entulhos espalhados e o uso majoritariamente residencial (Figura 105 a 107).

Inclusive na parte mais baixa do lado uruguaio a existência das *vivendas*, cooperativas de habitação. Embora não tenham saneamento e pavimentação adequados estas habitações estavam em ótimo estado de conservação, além de chamarem atenção pela estética interessante dos volumes retangulares e da paleta de cores vibrantes (Figura 105).

Caminhamos pela linha de fronteira e o início da tarde desta segunda-feira estava muito calmo, movimento tranquilo de pessoas e veículos. A Praça Internacional estava vazia e a praça adjacente, do lado brasileiro, passava por manutenção. Funcionários da prefeitura pintavam de branco os canteiros (Figura 108). E, um pouco mais adiante, do lado uruguaio a movimentação de máquinas e homens na abertura de canaletas para o projeto de saneamento público. Do lado a placa com os dizeres: “Projeto de saneamento urbano integrado Aceguá/BR-Aceguá/UY. Recursos do Mercosul” (Figura 109 e 110), horas mais tarde entenderíamos mais detalhes sobre o projeto na conversa com os responsáveis políticos.

Seguindo em linha reta pela Praça Internacional chegamos em um canteiro aberto sem nenhum tipo de pavimentação ou mobiliário, somente mais um marco fronteiriço perdido naquela vastidão (Figura 111 a 113). Com aproximadamente de 30 metros de largura aquele espaço era utilizado como estacionamento de carros, ônibus de excursões, caminhões de

carga, principalmente no lado uruguaio devido as compras de *free shops*. Esta distância entre as edificações das cidades ficou ainda maior devido as avenidas paralelas serem vias largas de 15 metros, mão dupla e estacionamento de ambos lados. Chegando a 60 metros de distância entre testadas.

Nesta porção, verificamos que do lado brasileiro existem edificações de serviço como a prefeitura, câmera de vereadores, posto de gasolina, restaurantes e algumas lojas. E, do lado uruguaio os grandes prédios de free-shops, comércio local, restaurantes, igrejas e algumas residências. Em ambos lados encontramos o comércio informal, vendedores ambulantes com carrinho de tapetes, acessório e automóveis que serviam de exposição para a venda de estofados (Figura 114 a 117).

Paramos para conversar com os vendedores de estofados de carro que estavam bem próximos da linha da fronteira, mas do lado uruguaio. Pelo sotaque característico já saciaram nossa curiosidade revelando que vinham da Paraíba e estavam há um bom tempo trabalhando em Aceguá/BR, mas moram em Bagé/RS. "Essa fronteira daqui é uma das mais tranquilas do Rio Grande do Sul, eles (fiscalização federal) nunca incomodam se estamos vendendo deste ou daquele lado" – relatou um dos vendedores de estofado. Contaram que a relação entre brasileiros e uruguaios é muito pacífica, inclusive na manutenção das ruas e canteiros observam que uruguaios também auxiliam no lado brasileiro e vice-versa.



F102







F103



F104






F105


F106


F107



F108



F109



F110



F111



F112



F113





F116





F114



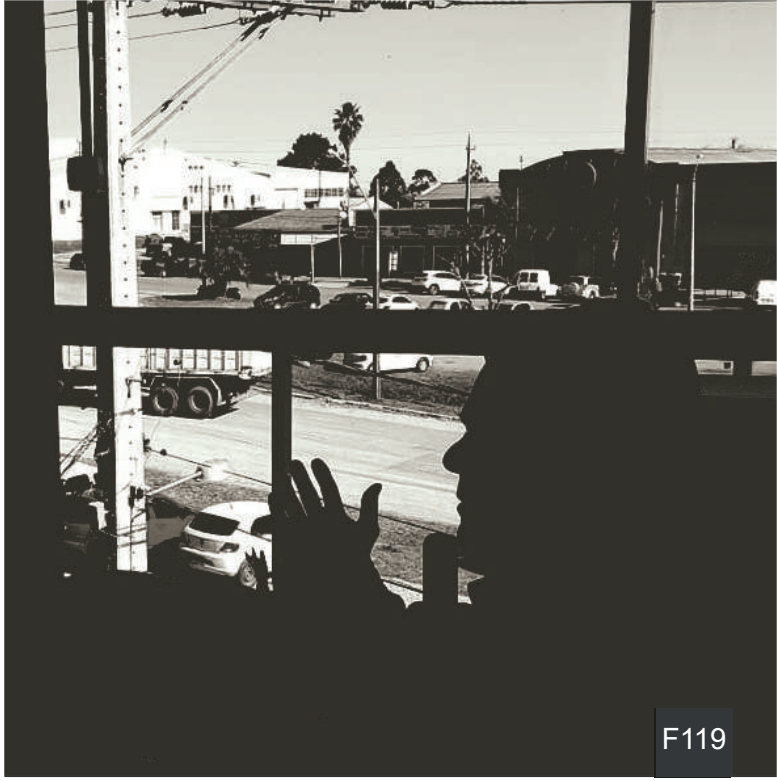
F115



F117



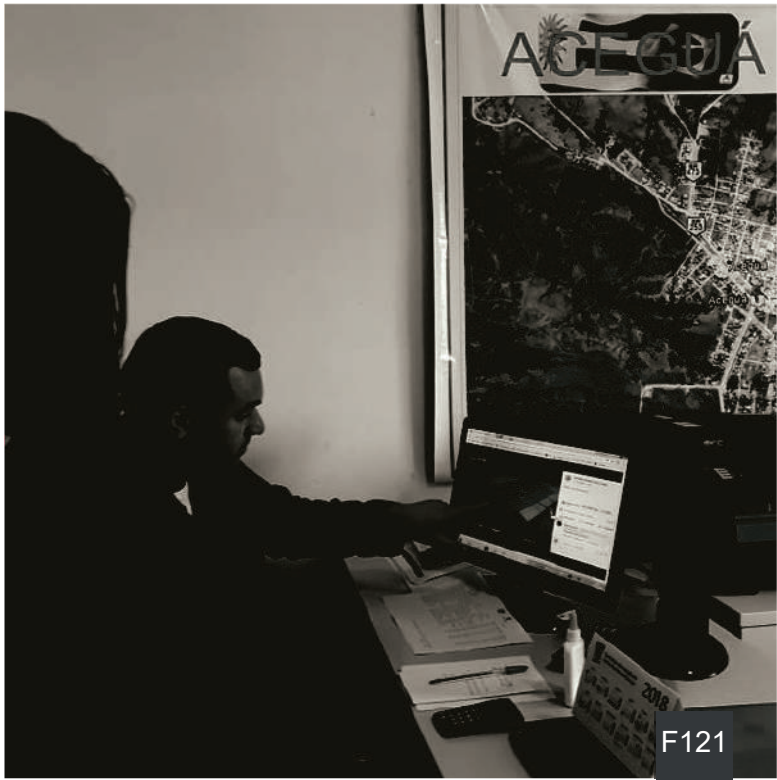
F118



F119



F120



F121

Por volta das 15h00min fomos ao encontro do senhor Sizenando López na prefeitura de Aceguá/BR, ocupante de um cargo político dentro da atual gestão. A prefeitura, localizada à margem da linha imaginária é um prédio novo de dois pavimentos (Figura 118). Fomos muito bem recebidos na portaria e nos espantamos ao perceber que a parte térrea não possuía nenhuma parede de separação interna, as próprias mesas e mobiliários desenhavam os compartimentos, trabalho integrado. Subimos até o segundo pavimento e aguardamos na sala de espera até que Sizenando finalizasse outra reunião em andamento. Em alguns minutos nos chamou em seu gabinete e, muito solícito, estava disposto a conversar sobre esse universo fronteiriço instigante.

O gabinete era bem grande com sofás de couro, cadeiras de madeira maciça, quadros emoldurados de mapas da cidade, além das mais variadas bandeiras. Primeiramente, Sizenando abriu as cortinas e através de uma parede toda envidraçada nos mostrou a vista para o canteiro central (Figura 119), sempre falou com muito orgulho da cidade, das aventuras e desafios de morar e gerir uma cidade de fronteira. Afirmou que mesmo que os moradores sintam que as cidades-gêmeas sejam uma só, devido ao costume cotidiano de ter atividades em ambos lados, ele – como responsável –, sabe que há muitas limitações e questões jurídicas que impedem melhorias para as cidades por estar na fronteira. Nos contou que a prefeitura de Aceguá/BR tem uma relação muito boa com a alcaldía de Aceguá/UY e com o Departamento de Cerro Largo, inclusive estão fazendo projetos urbanos integrados:

> [...] essa manutenção do canteiro central internacional é feita em conjunto. Por exemplo, ali no canteiro tem muita grama, então um dia a gente corta outra vez é com eles. Especificamente agora nós estamos fazendo um trabalho em conjunto de um projeto de paisagismo para esse canteiro. Já estamos com o orçamento pronto! Estamos pensando no uso coletivo de ambos lados, claro que a legislação é complicada porque a gente vai estar

> fazendo obra nos dois países. Então, a ideia é a gente comprar o material e eles entrarem com a mão de obra. Mas, se for preciso, a nossa mão de obra também vai ajudar, se necessitarem de alguma máquina a gente também usa, mas como temos que fazer licitação e tudo mais, em tese não poderíamos colocar a nossa mão de obra trabalhar em outro país. Mas, se a gente fosse a fundo nisso teríamos que envolver Ministério das Relações Exteriores e daí não sairia nada do papel (risos). Imagina se deixar na mão de Montevidéu e Brasília, nós estamos aqui embaixo e eles nem sabem o que acontece aqui, nem tem ideia na prática como é a fronteira (Sizenando López).

Muito à vontade Sizenando nos mostrava que as questões políticas na fronteira são trapaceadas todo o tempo, e, ainda ressalta, que se não fosse assim as melhorias não aconteceriam. Citou um dito comum no Uruguay: *"hecha la ley hecha la trampa",* ou seja, quem faz a lei também faz as armadilhas para burlar do sistema.

Sizenando nos relatou um outro projeto integrado que tem funcionado, mesmo com alguns percalços, é o "O projeto piloto de saneamento básico Aceguá/Brasil e Aceguá/Uruguay". Desde 2002 os dois países estão se organizando para construir uma rede de saneamento básico integrado. Em conjunto a Prefeitura de Aceguá, a Intendência de Cerro Largo, a CORSAN (Companhia Riograndense de Saneamento) e a OSE (*Obras Sanitarias del Estado*) fizeram estudos sobre o arroio Mina que corta as duas cidades. A Agência da Lagoa Mirim também se interessou pelo assunto e seria o órgão que consolidaria o projeto, e, o financiamento viria da FOCEM (Fundo para a convergência estrutural do Mercosul).

O projeto tem o nome de piloto porque "se desse certo serviria de base para as outras fronteiras" – explicou Sizenando. Houve um empenho e um desejo muito grande por parte dos dois países, mas surgiram muitas questões burocráticas que impediram que o projeto fosse de fato integrado. O FOCEM exigia um detalhamento muito específico que além do projeto

deveria descrever toda viabilidade, e, sendo países com legislações distintas era barrado em vários pontos. Sizenando nos relatou que o grande impasse estava nas questões técnicas da obra, do como fazer pois, a legislação brasileira é bem mais rigorosa nas leis e cuidados ambientais do que a legislação uruguaia, complementa:

> [...] nesse meio tempo surgiu questões técnicas, como é que faz o tratamento? A OSE decidiu fazer da mesma forma da CORSAN, mas não teriam o material para fazer o tratamento mais químico. E o Brasil nao poderia passar os produtos para o lado uruguaio por questões de segurança internacional, de produtos tóxicos. É bem complexo [...] (Sizenando López).

Ao final de muitas reuniões e discussões decidiram que seguiriam o projeto, porém sem ser integrado "o Brasil faz a coleta e a destinação final do esgoto do seu lado e o Uruguay da mesma forma" – afirmou Sizenando. Inclusive a obra do Uruguay está mais adiantada, como vimos mais cedo durante a caminhada.

Sizenando citou vários outros projetos que tinham, a princípio, a iniciativa integrada, porém eram sempre barrados por questões internacionais. A exemplo o projeto de coleta dos resíduos sólidos. Hoje, Aceguá/BR recolhe seu lixo e envia todos os dias para Candiota/RS a quase 120 km de distância, enquanto Aceguá/UY possui um lixão a céu aberto e, às vezes, queimam parte do lixo, o que gera um problema ambiental em conjunto. Assim, nos contou que os governos se reuniam para criar um projeto de coleta e destinação final integrados. Caberia ao lado brasileiro instalar e manter os containers de lixo em ambos lados além de fazer a coleta diária, enquanto caberia ao lado uruguaio construir um aterro sanitário para receber esse lixo. "Só que fronteira é tudo complicado, porque quem vai ser o motorista do caminhão? Vai ser brasileiro ou uruguaio? E se acontece um acidente do lado de lá com o

motorista, quem paga o seguro?" – questionou Sizenando. E com tantos impedimentos até hoje nada foi resolvido, segue da mesma forma.

A integração, especialmente em questões urbanas e de saúde pública, em cidades tão pequenas como Aceguá/Aceguá facilitaria muito a vida dos moradores que de uma maneira ou de outra já vivem integralmente de um jeito próprio fronteiriço. Porém, a realidade prática é bem distinta. Sizenando ainda relatou que a própria questão da segurança nacional, talvez o tema que deveria ter maior preocupação internacional é totalmente precário:

> O lado brasileiro está muito pouco guarnecido, nós temos do lado brasileiro apenas dois brigadianos em todo município. Eu entendo que por ser uma região de fronteira deveria ter um destacamento na polícia federal e hoje só tem um policial que fica ali para a questão da imigração, ou seja, atendendo turista. E dois brigadianos não tem condição de cuidar um município de 1.502 km² com uma grande área de fronteira aberta, né. Então entra quem quer e sai quem quer. É uma integração, mas é uma integração em tudo inclusive nessa parte de violência [...] A questão da segurança pública está complicada no país inteiro, e ainda mais aqui que somos pequenininhos e ninguém nos olha (Sizenando López).

Realmente, uma fronteira aberta acolhe tanto fatos positivos como negativos e, em tempos de maior crise econômica ou social a prática de ações ilícitas acabam sendo a válvula de escape para muitos. Aproveitam da flexibilidade fronteiriça e de certo descaso público federal no investimento para esses territórios, ocasionando ações como o aumento do consumo e tráfico de drogas e os assaltos a banco e a comércios.

Depois de uma longa conversa com Sizenando agradecemos sua disponibilidade e saímos dali percorrendo novamente a linha de fronteira, imaginando todos esses impasses em administrar as cidades-gêmeas. Atravessamos para o lado uruguaio em direção a Alcaldía de Aceguá para um outro encontro marcado.

Ao percorrer as ruas mais internas das cidades aproximando da borda urbana, fora das avenidas internacionais e movimentação de turistas nos *free shops*, percebemos características rurais: casas mais espaçadas, ruas de saibro, paisagem natural muito visível, a presença de animais como cavalos, vacas, galinhas e um certo silêncio sem muita movimentação de pessoas ou veículos. Cidades pacatas (Figura 122 a 124) (Mapa 06).

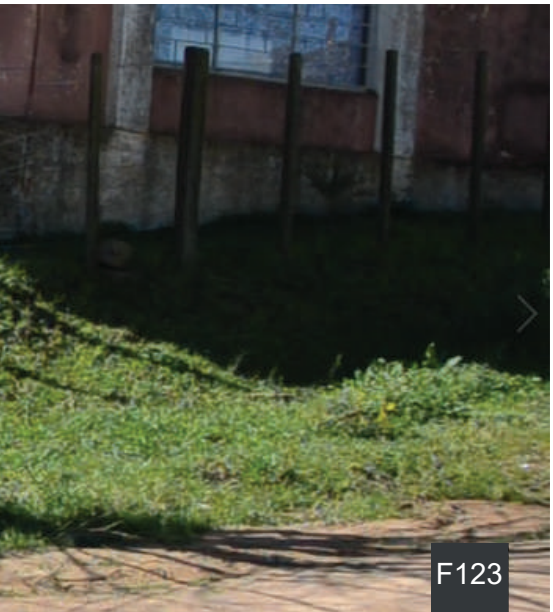
Em uma casinha bem simples escondida entre as vegetações da calçada encontramos a Alcaldía de Aceguá/UY (Figura 120). Neco, muito tímido, nos acolheu em uma sala modesta (Figura 121) com mais duas outras mulheres funcionárias daquele órgão municipal. Responsável pelas questões de planejamento urbano da cidade também nos confirmou as parcerias que realizam com a prefeitura brasileira para manutenção do espaço público integrado, no caso os canteiros centrais. Nos mostrou pelo computador o projeto de paisagismo e a intenção de demarcar a linha imaginária através de pintura e iluminação neste canteiro, mais por uma questão histórica e turística, pois "para nós Aceguá é uma só. Nos damos conta dos limites quando trabalhamos com a parte burocrática" – afirmou Neco.

Neco nos relatou que o canteiro central sempre foi usado para grandes eventos anuais como a semana farroupilha. No entanto, faz pouco tempo que a polícia começou a restringir grande acúmulo de pessoas no canteiro, que na verdade não é só um canteiro, mas sim um limite político territorial. Justificaram que se torna mais complicado trabalhar em um local em que não se sabe ao certo de quem é a competência, se da polícia brasileira ou uruguaia. A partir daí começaram a evitar o uso do canteiro para festividades.

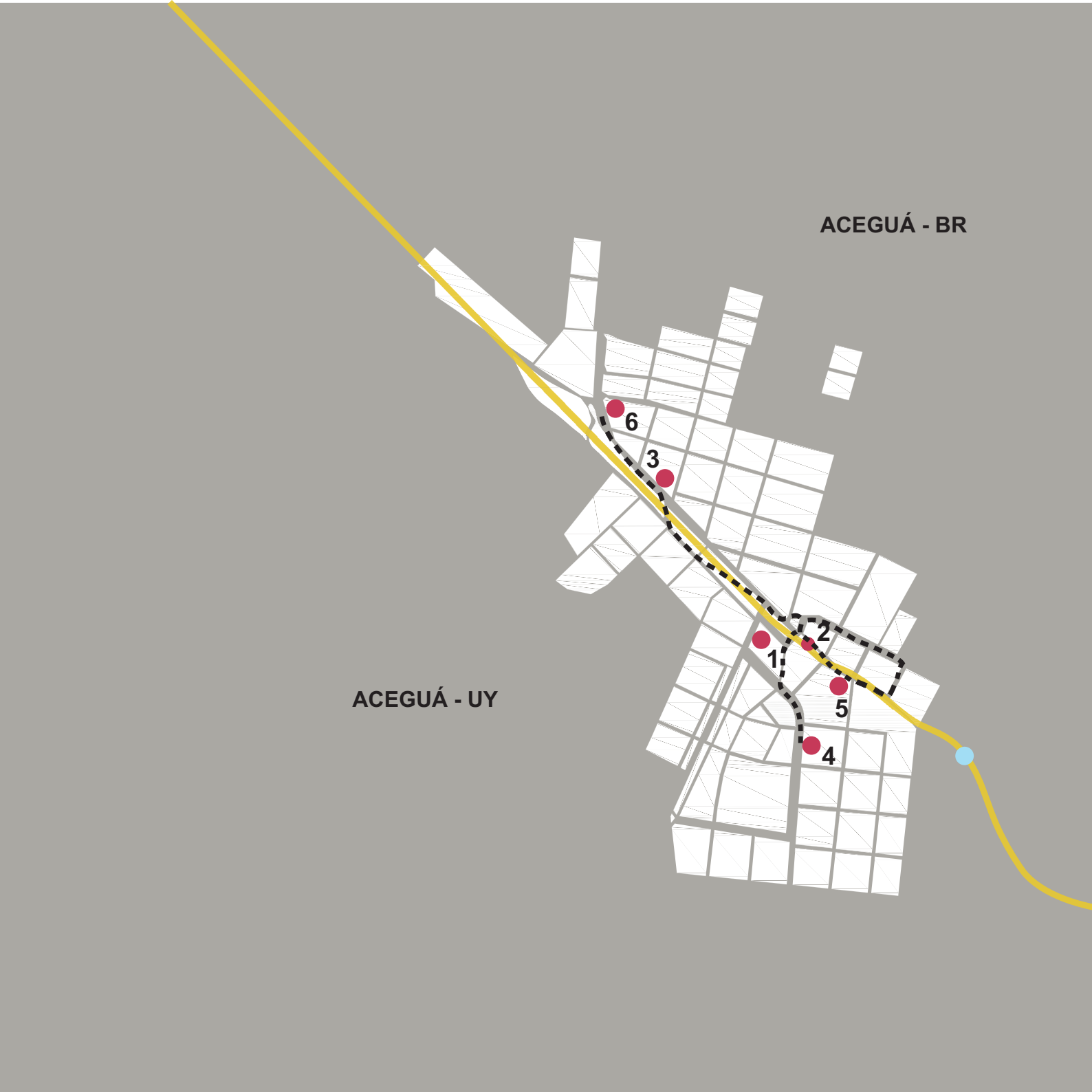





F122


F123


F124


ACEGUÁ - BR
ACEGUÁ - UY
6
3
2
1
5
4



Legenda

limite político territorial

percurso de carro/micro-ônibus

percurso a pé

nascente do Arroio Mina

paradas

1. Aduana de Aceguá/UY
2. Marco fronteiriço
3. Prefeitura de Aceguá/BR
4. Alcadía de Aceguá/UY
5. Vivendas de Mevir
6. Aduana de Aceguá/BR - Receita Federal

Mapa 06 - Mapa figura-fundo de Aceguá/Aceguá com as sinalizações das paradas. Fonte: dos autores, 2018.

Faz somente 4 anos que a cidade de Aceguá/UY foi elevada à condição de município, antes, uma vila uruguaia do Departamento de Cerro Largo. No entanto, a prestação de serviços uruguaia ainda é insuficiente fazendo com que muitos moradores utilizem o lado brasileiro. Neco afirma que a alcaldía possui pouca autonomia em decisões dentro do município, sendo muito dependentes do Departamento de Cerro Largo com sede em Melo, capital. O que de certa forma atrasa e prejudica as melhorias para a cidade.

Mais descontraído, nos contou que viver na fronteira é algo muito peculiar nessa região, quem lida no dia a dia, já se acostumou com essas diferenças, mas para quem vem de fora não compreende bem. A rotina de mesclar duas línguas, atravessa dois países de forma natural, de conviver com as aduanas é algo tão frequente que se dão conta das diferenças quando vão a Montevidéu, entre risos, Neco, nos exemplificou com um caso: "nós temos o costume aqui de quando vamos às compras perguntar se o valor é em peso ou em real. E esses dias eu fui a Montevidéu e perguntei: quanto sai isso em pesos? E o vendedor me disse: sim, mas tem que ser em pesos".

Descobrimos durante a conversa que Neco foi figurante do filme *"El Baño del Papa"*[50] que foi gravado em Melo/UY e em Aceguá/Aceguá, história que relata no ano de 1988 o contrabando na região de fronteira e o caminho dos quileiros que passavam com mercadorias em bicicletas. Neco complementou: "tudo que passa no filme é verdade. Inclusive hoje em dia essa prática dos quileiros ainda existe muito, a diferença que o fazem de motos, levando as mercadorias até Melo". Entre risos e brincadeiras nos despedimos de Neco e das outras duas senhoras simpáticas que não participaram efetivamente da conversa, mas contribuíram com

[50] Filme lançado em 2007, dirigido em parceria pelos uruguaios Enrique Fernández e César Charlone.

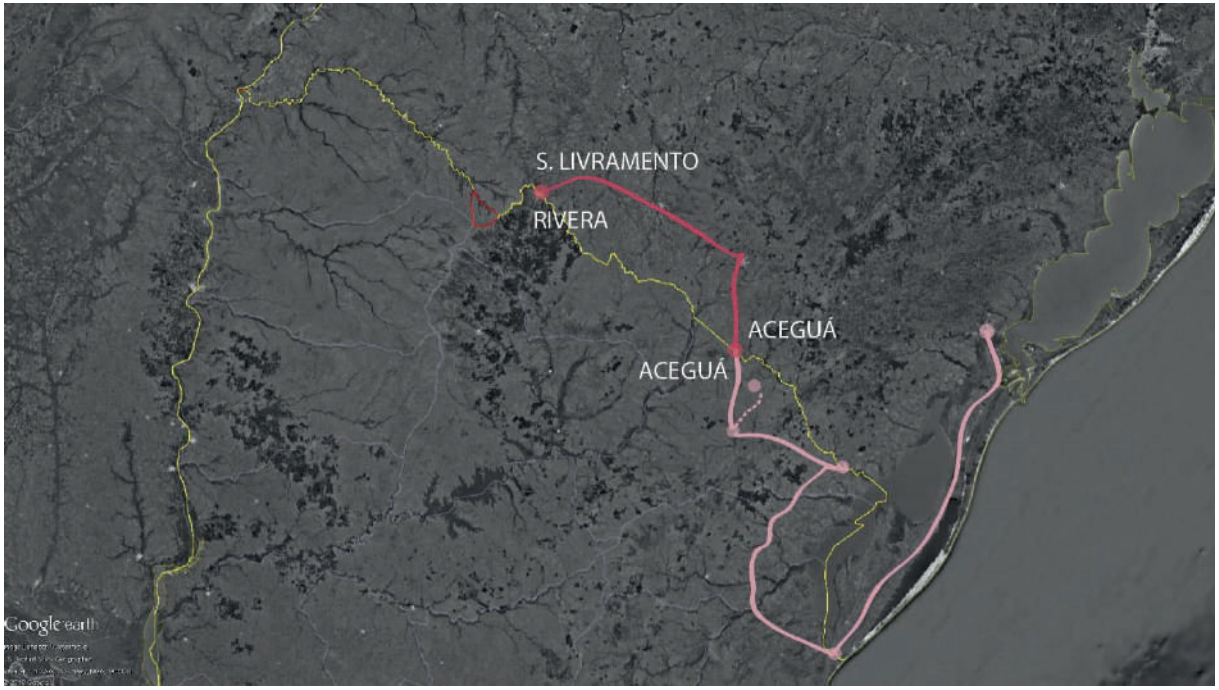
algumas opiniões. E, fomos ao encontro do grupo que nos aguardava para seguir viagem para Santana do Livramento – Rivera.

Depois do episódio em Melo, decidimos entre o grupo que a partir de então as travessias entre as cidades-gêmeas aconteceriam por estradas brasileiras, uma maneira de garantir uma viagem mais tranquila sem muitos imprevistos. Depois do susto preferimos a segurança de estar no nosso país. Talvez tenha sido uma atitude um pouco egoísta ou então somente um ato prudente.

Saímos de Aceguá/Aceguá (Mapa 07) às 18h00min em um fim de tarde estonteante. A cor azul-alaranjada do céu se mesclava com os banhados e a planície do Pampa. Estávamos com os corpos cansados e, durante essas travessias entre cidades-gêmeas, conseguíamos perceber algumas cicatrizes marcadas na pele e no imaginário. Os encontros e conversas com cada morador, o acolhimento de alguns lugares e o abandono de outros. Estar na fronteira em uma viagem contínua nos coloca em uma condição de desprendimento de si para olhar para o outro. Como também percebe Michel Onfray (2009, p. 49) “A viagem, de fato, é uma ocasião para ampliar os cinco sentidos: sentir e ouvir mais vivamente, olhar e ver com mais intensidade, degustar ou tocar com mais atenção – o corpo abalado, tenso e disposto a novas experiências, registra mais dados do que de costume”. Registramos em cada foto capturada, em cada entrevista gravada, nas anotações insistentes, mas, principalmente, registramos na memória que é a ferramenta natural que consegue guardar os eventos que realmente foram marcantes e fazemos aqui o esforço de compartilhá-los.

Depois de aproximadamente 3 horas de percurso chegamos na densidade de Livramento. O hotel se localizava em uma rua estreita com uso predominantemente comercial

e de serviços, que neste horário se encontravam fechados. Em um desenho muito curioso a entrada do hotel acontecia por uma porta estreita no térreo espremido por lojas, a recepção muito pequena compartilhada com uma longa escadaria até os andares superiores dos quartos. O café da manhã era servido em outro prédio, alugaram um apartamento do edifício vizinho por falta de espaço. Uma organização um pouco confusa.



Mapa 07: Mapa de percurso Aceguá/Aceguá – Livramento/Rivera. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

Dia 05. Dia 28 de agosto de 2018, terça-feira, sol com poucas nuvens e temperatura fria, mas agradável. Saímos as 09h00min do hotel em direção a um dos marcos na linha de

fronteira seca. A base de divisão entre as cidades-gêmeas conurbadas acontece seguindo o relevo com algumas restrições de adaptação político-histórica. Trilhando uma curva de nível a linha imaginária possuí um desenho orgânico de reentrâncias muito particulares. Diferentemente da topografia quase plana de Chuí/Chuy, Santana do Livramento/Rivera se desenvolvem em um território bastante acidentado. Além disso são as maiores cidades-gêmeas da Fronteira Brasil-Uruguay, juntas acumulam uma população aproximada de 190 mil habitantes.

Devido à sua grande extensão territorial escolhemos um dos marcos fronteiriços próximo a borda urbana (Figura 125) e iniciamos uma longa caminhada até a outra borda, cerca de 4 km de percurso sobre a linha fronteiriça. Ao longo desta travessia apresentamos muita dificuldade na identificação precisa da linha, somente com o auxílio de GPS e procurando os marcos fronteiriços que conseguimos nos localizar. Os altos e baixos do relevo nos confundiram em alguns momentos, assim como a ausência de outros marcos em bifurcações.

Percorremos de micro-ônibus até o marco desejado para, então, iniciar o trajeto. No alto de um morro conseguimos ter uma visão panorâmica das cidades, ao longe a presença das hélices eólicas e a organização do urbanismo ortogonal (Figura 129). Naquele lugar existia um canteiro central gramado que dividia as duas vias sem pavimentação. Do lado brasileiro residências unifamiliares de classe média alta (Figura 127) e, do lado uruguaio, apenas uma residência isolada, muita vegetação e um depósito de tocos de madeira (Figura 128). Quando chegamos na rua em cota mais baixa nos deparamos com outro marco fronteiriço (Figura 126) e percebemos a visão livre entre os marcos, no qual um desenhava a linha imaginária até o outro.





F125

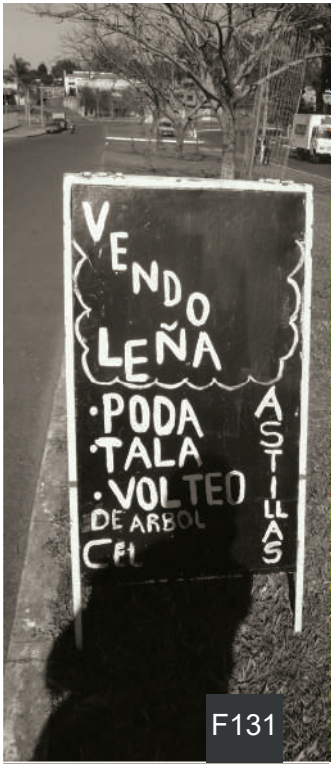

F126


F127


F128


F129


F130



F131


F132

A partir dessa cota as ruas já estavam pavimentadas com delimitação das calçadas e com um canteiro central contínuo que aos poucos variava com seus usos e ocupações. A primeira ocupação que presenciamos daquele canteiro internacional eram dois homens cortando e vendendo lenha (Figura 131 e 132). A escolha do lugar é bem estratégica pois abrange consumidores de ambos países.

O canteiro com grama rasteira e árvores esparsas de grande e médio porte se mesclava com pontuais marcos fronteiriços (Figura 130). Nesta porção o canteiro era um divisor entre o gradeamento do Parque brasileiro DAE e os fundos do Shopping uruguaio Siñeriz. Os dois lados possuíam o mesmo tratamento em um desenho urbano similar, não conseguíamos distinguir tão facilmente. A única diferença perceptível até então eram os postes de iluminação que possuíam desenhos e fiações distintas para cada lado, assim como a companhia de abastecimento.

Um pouco mais adiante, depois da curva, encontramos no mesmo canteiro duas mulheres e um homem vendendo lenha (*leña*) e carvão (*carbón*), estavam sentados em banquinhos bem no centro do canteiro tomando chimarrão. Empilhavam sacos brancos na calçada e sinalizavam com placas a venda, o anúncio estava escrito nas duas línguas e com os valores nas duas moedas. Conversamos um pouco com eles e nos contaram da flexibilidade de morar na fronteira e poder desfrutar de ambos países.



F133






F134


F135


F136


F137


F138


F139


F140


F141

Ao chegarmos na avenida uruguaia Baltasar Brum paralela à avenida brasileira Gen. Miguel Luís iniciávamos uma grande subida, nessa parte o canteiro possuía alguns bancos de concreto, muito lixo espalhado, cavalos amarrados em árvores e uma linha de paineiras secas (Figura 133 a 137). As edificações em ambos lados eram predominantemente residenciais. Interessante ressaltar as diferenças arquitetônicas entre essas habitações. Do lado brasileiro residências de até dois pavimentos em alvenaria, variavam de platibandas ou telhado de duas e quatro águas (Figura 138). Enquanto as casas do lado uruguaio eram em grande maioria térreas, algumas de alvenaria outras de madeira e, predominantemente no estilo “cachorro sentado” com as fachadas laterais acompanhando o telhado de uma água (Figura 139). No final dessas avenidas no topo do morro um marco fronteiriço bem imponente que avistava os outros marcos e no imaginário se traçava a linha-limite (Figura 140 e 141).

Um pouco mais a frente um outro marco em uma pequena rotatória que indicava novamente outra mudança de direção. Neste ponto um senhor brasileiro observando a movimentação do nosso grupo aproximou para saber o que fazíamos ali e, espontaneamente, comentou como ficava triste ao ver tanto lixo e descuido em partes desse canteiro. Se sentia envergonhado quando os turistas passeavam por ali.

Iniciamos a descida na continuidade do canteiro central pelas Avenidas brasileira e uruguaia de mesmo nome em sentido duplo, a Paul Harris. Espaçadas a cada três metros árvores perenes de médio porte delineavam a linha de fronteira, metade de cada tronco, galho e folhas representava um país distinto. No gramado, a presença de canteiros de flores cercados por pneus coloridos (Figura 143). Na calçada de pedra portuguesa cinza os bancos que pareciam novos ou semi-novos de concreto (Figura 142). Canteiro com uma manutenção e limpeza bem diferentes do que havíamos percorrido minutos antes. Essas avenidas já

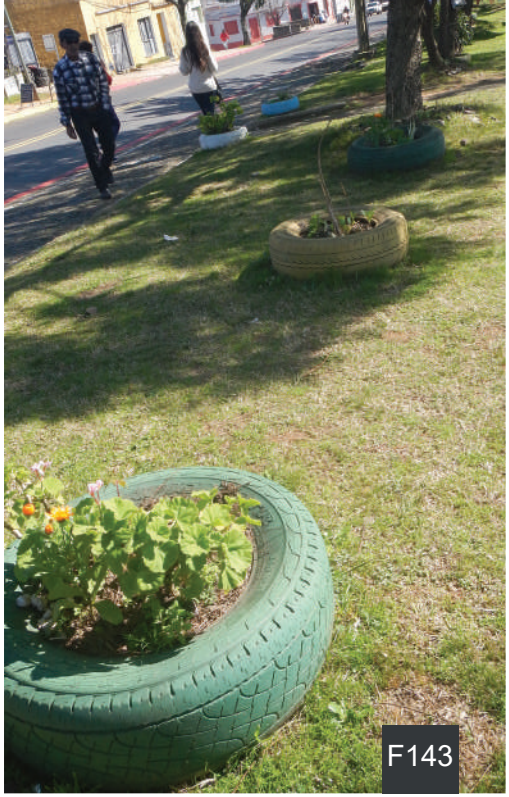
abrigavam outros usos como comércios e serviços, poucas eram as residências. Posto de gasolina, supermercados, lojas de material de construção, escritórios de advocacia, prédios institucionais como do IFSul. O movimento de pedestres e carros era muito intenso e várias pessoas circulavam dentro do canteiro central ou paravam para descansar nos bancos (Figura 144).

Quase na metade dessa avenida encontramos uma ocupação muito curiosa. Abrigados em um gazebo em um cruzamento de vias, senhores alugavam aparelhos e chip de celulares, tanto da companhia brasileira como uruguaia, para facilitar a comunicação sem pagar as altas taxas das ligações internacionais. Como um portal de comunicação na linha de fronteira (Figura 145).

E, no final da Avenida, a presença de outro tipo de comércio informal, a venda de redes, lençóis e estofados expostos em um varal improvisado entre as árvores, além de banquinhos, mesas, tábuas de corte e porta-retratos de madeira espalhados pelo canteiro. Como uma feirinha a céu aberto o senhor montava sua mercadoria e aguardava os clientes (Figura 146).

Na cota mais baixa chegamos a grande Praça Internacional (Figura 147) cercada pela *Calle 33 Orientales* e pela Av. Almirante Tamandaré. Na esquina de frente a praça o grande prédio brasileiro da Receita Federal, uma edificação com detalhes na fachada do movimento art decó muito chamativos e suntuosos (Figura 148). A praça, símbolo da integração internacional, nasceu através de uma inciativa popular, o local de interpenetração mais centralizado entre países. A linha de fronteira, antes da praça ser construída, cortava a *Calle 33 Orientales*, depois do projeto da execução da praça deslocaram a linha para seu centro.


F142


F143


F144



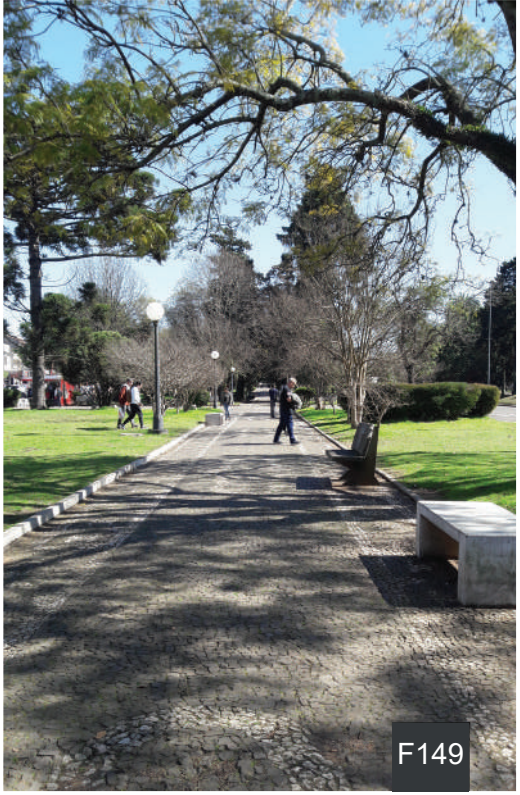
F145


F146



F147


F148


F149


F150



F151


F152


F153

Dividida em três níveis a praça conta uma história associada ao culto maçônico, que mais tarde descobriríamos detalhes em entrevistas com moradores. Uma praça com diversos equipamentos, canteiros, vegetações, mobiliários e monumentos (Figura 149 e 150). Muito bem conservada e limpa. Em uma das pontas a nova construção de um centro turístico (Figura 151) acoplado com banheiros públicos e do lado oposto o obelisco e as bandeiras de cada país (Figura 153). Um movimento tranquilo de pessoas que passeavam e circulavam na praça. Em suas extremidades trailers alimentícios iniciavam a rotina de montagem das mesas e preparação dos lanches, *pancho* de um lado e cachorro-quente do outro as opções se mesclavam (Figura 152).

Ao aproximar do cruzamento perpendicular à praça - da Rua dos Andradas (brasileira) com a Rua Sarandí (uruguaia) - uma movimentação intensa de pessoas circulando, automóveis e a mistura de comércios formais e informais. Na rua dos Andradas o corredor central estava ocupado por inúmeras barraquinhas, vendiam desde vestuários de inverno até controles de televisão. Além de vendedores ambulantes como floristas e carinhos de pipoca e amendoim. Neste momento muito barulho de trânsito e, principalmente, de carros de som fazendo propaganda ora das lojas uruguaias ora das lojas brasileiras, português e espanhol se misturavam todo tempo em um ritmo quase esquizofrênico. Na rua Sarandí enxergávamos de longe os prédios e placas dos *free shops*, pessoas que subiam e desciam a Sarandí com sacolas de compra (Figura 154 a 157).

Voltamos para a *Calle 33 Orientales* para prosseguirmos pela linha de fronteira em uma longa subida. Neste momento os casacos já estavam sendo carregados no braço, o dia era frio, mas a combinação do sol constante com uma longa caminhada de altos e baixos nos aquecia. O paisagismo da Praça General Flores da Cunha, ou também conhecida como a

Praça dos Cachorros, destoava dos demais com uma vegetação mais alta e esbelta de pinheiros intercalados com pequenas floreiras (Figura 159 e 161). Havia esculturas de cachorros e bustos como o do Dom Pedro de Irigoyen com os dizeres na língua portuguesa “Eminente cidadão das duas Pátrias, filantropo, visionário e pioneiro. Homenagem do povo destas cidades irmãs” (Figura 158). Aquela pequena e estreita praça contava uma história fronteiriça de pessoas que passaram por ali e deixaram sua contribuição, sua marca.

Do lado uruguaio coberturas fixas abrigavam estandes metálicos para vendedores, uma maneira de adequar, legalizar e controlar o comércio que antes era informal e ocupava toda praça. Uma medida de limpeza e restrição do uso da praça para essas atividades comerciais - no dia seguinte em conversa com órgãos responsáveis descobrimos um pouco mais sobre essa modificação.

Logo depois da praça seguia um canteiro central com um desenho mais simples, possuía patamares de concreto e pouca vegetação (Figura 164). Nessa parte da travessia observamos que as avenidas eram mais largas e abrigavam usos diversificados em uma arquitetura mista. Do lado uruguaio hotéis de luxo, cassino, teatro municipal e um pequeno posto de saúde (Figura 165 a 167). E, do lado brasileiro, alguns casarios antigos que possuem comércio no térreo e habitação nos pavimentos superiores, além de edifícios em altura residenciais e alguns hotéis (Figura 162 e 163). Essa porção do canteiro estava completamente ocupada por carros estacionados.



F154





F155


F156


F157


DOM PEDRO IRIGOYEN
Eminente cidadão de duas Pátrias,
filantropo, visionário e pioneiro.
HOMENAGEM
do povo destas cidades irmãs.

F158



F159



F160



F161



F162


F163




F164



F165



F166



F167

No final do canteiro nos deparamos com um paredão rochoso, o conhecido Cerro do Marco (Figura 168 e 169). A linha divisória corta o cerro ao meio até chegar na cota mais baixa entre as Av. João Pessoa/BR e Av. Wilson Aldunate/UY, no entanto, em um pequeno trecho não conseguimos seguir a linha de fronteira, por não ter acesso do topo até a rua mais baixa. Dessa forma percorremos por um atalho pelo lado uruguaio. Ao pé do cerro algumas casinhas de comércio, vendedores ambulantes e estacionamento. As escadarias na lateral do cerro permitiam acesso até o topo, o local parecia abandonado, mas havia registros de grafites desenhados nas pedras (Figura 170).

Do lado uruguaio, na encosta do cerro, algumas residências simples se destacavam com o colorido das roupas secando no varal bem em frente à casa. Uma delas nos chamou atenção pela improvisação de janelas de madeira usadas como portão de acesso, mas sempre aberto, solto, deslocado de qualquer sentido de fechamento. A vivacidade da habitação era sinalizada pelo número da casa escrito com tinta e uma pequena caixinha dos correios dependurada (Figura 172). E aqui fomos levados aos fragmentos e efemeridades que Paola Jacques (2003) descreve no livro “A estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica”. De uma estética que não obedece a um planejamento prévio arquitetônico, mas que através da necessidade e dos materiais arrecadados a construção é realizada como uma espécie de bricolagem, da composição espontânea e vernacular. No fim da escadaria, bem acima da casa em questão uma enorme placa com a representação de Jesus e os escritos: “*Jesús en ti confío*” (Figura 171). Uma figura simbólica que nos cercava com o olhar e gerava certo estranhamento.


F168


F169


F170


F171



F172

Alcançamos o topo e nos deparamos com um praça-mirante composto por grandes árvores espaçadas quase sem folhas, iniciando a fase de afloramento. Deslocado à direita, outro marco fronteiriço coberto por pixos: nomes de pessoas, desenho de escudo de times de futebol, datas desconexas, o símbolo de proibido e até o desenho de uma suástica (Figura 174 e 177). Aquele marco acolhia uma infinidade de narrativas atemporais. E, à esquerda, a *Plaza del Marco* formada por um campinho de futebol de areia cercado por pneus (Figura 175). Ainda na praça a edificação circular e gradeada da companhia de abastecimento de água uruguaia, a CSE (Figura 176). Neste horário havia pouco movimento, avistamos algumas crianças brincando entre as árvores e funcionários da CSE (Figura 173).

Para chegar nas avenidas em um nível mais baixo descemos por uma rua local uruguaia, a rua Julio Herrera Obes. Predominantemente residencial, com casas simples improvisadas, algumas de alvenaria outras de madeira em ruas estreitas de paralelepípedo (Figura 178 a 180). Um movimento tranquilo naquela manhã, famílias sentadas na frente de casa ouvindo rádio com as propagandas e noticiários do seu país, enquanto crianças brincavam na rua. Muitos cachorros sinalizavam com forte latido a nossa travessia, estavam desconfiados da estranha movimentação. Dobrando à direita descemos um beco íngreme por um caminhozinho de areia rodeado por pedras (Figura 181) até chegar em uma escadaria de acesso as avenidas paralelas João Pessoa e Wilson Aldunate.

Feito o desvio acompanhamos a linha de fronteira pelo canteiro central. Novamente um trecho de muita movimentação de veículos, uma via de circulação importante que desembocará na Praça Internacional. Aqui, é interessante perceber que a via uruguaia Wilson Aldunate termina no encontro com a base do cerro do marco, isto porque só contorna o cerro

a Av. João Pessoa, brasileira. Ou seja, um nó do traçado urbano que possibilita somente uma via de acesso para ambos países.

Ao percorrer o canteiro encontramos os marcos fronteiriços junto de uma linha de paineiras (Figura 182). Nesta época do ano estava iniciando a formação dos frutos, a paina, que quando solta a espessa casca espalha uma espécie de algodão bem fininho. Seu tronco e galhos preenchidos por grandes espinhos sem nenhuma folha ou flor (Figura 183). Mas, quando florida forma uma grande camada rosa de destaque - no dia seguinte conversamos com o arquiteto responsável pela idealização dessa vegetação, que será relatado posteriormente.

Durante nossa caminhada por este canteiro percebemos diferentes usos como estacionamento de motos, vendedores ambulantes, pessoas circulando ou sentadas nos poucos bancos existentes (Figura 185). Um casal de uruguaios, sentados em cadeiras de praia, colocaram sua mesinha de madeira para vender cigarros e estenderam toalhas e roupas em um varal improvisado (Figura 184). Conversaram um pouco conosco e demostraram muita felicidade em poder estar ali na linha fronteiriça vendendo seus produtos para pessoas que são de distintos lugares e ouvir curiosas histórias.


F173




F175




F174


F176


F177


F178






F179


F180



F181


F182


F183


F184


F185

Aproximando das 13h00min voltamos para a Praça Internacional e fomos em direção ao lado uruguaio pela Rua Sarandí, nosso destino era o Museu Departamental de Rivera para uma entrevista agendada. Efervescente Sarandí, rua do comércio de *free shops* e dos inúmeros comerciantes informais na calçada. Poluição visual e sonora intensa, outdoors grandes em cores chamativas, placas com preços e anúncio de ofertas. As largas calçadas abrigavam tanto os pedestres e os mobiliários urbanos como os vendedores ambulantes com seus equipamentos engenhosos. As lojas de *free shop* eram intercaladas com o comércio local, alguns *free shops* ficam em ruas paralelas à Sarandí, não ocupam uma linha contínua como nas outras cidades de fronteira Chuy, Rio Branco e Aceguá.

Após três quadras o tumulto comercial começava a se amenizar e a dar lugar aos prédios de serviço da cidade de Rivera, correios, teatro, hotéis, farmácias, bancos e o Fórum Municipal. No cruzamento com a Rua Monseñor Vera chegamos à Praça principal General José Artigas, circunscrita pela Igreja Matriz, a Intendência Municipal, a sede da polícia, o Banco da República dentre outros importantes edifícios. Contornamos a praça e logo chegamos no Museu Departamental, próximo a Biblioteca Municipal.

Fomos recebidos por Cuertino, historiador uruguaio que administra o Museu. Muito gentil nos convidou para entrar na sala de acervos históricos, sala em um porão escuro somente com uma esquadria pequena vedada por cortinas, inúmeras estantes empilhadas de caixas de arquivos e mesas centrais com documentos e livros, além de um cheiro forte de umidade e mofo.

Interessados pela linha de fronteira, questionamos em um primeiro momento sobre a responsabilidade de manutenção desse espaço internacional, comum aos dois países.

Cuertino nos informou que por volta de 10 anos atrás essa responsabilidade estava a cargo dos governos centrais, criaram uma comissão de limites formada por representantes de ambos países. No entanto, perceberam que esse tipo de organização estava sendo ineficiente, uma vez que esses governos centrais estão muito longe das cidades-gêmeas e não tem conhecimento das necessidades. Alerta ainda que a distância a que se refere não está relacionada ao espaço físico-territorial medido em quilômetros, pois Montevidéu também estava distante por não conhecer a realidade fronteiriça, o dia-a-dia da convivência binacional.

Por esse motivo, transferiram a responsabilidade para as prefeituras de cada cidade. Porém, Cuertino aponta que há uma disparidade muito grande entre as cidades-gêmeas. No caso de Livramento e Rivera fica nítido que Livramento é somente uma pequena cidade do Rio Grande do Sul, e em termos nacionais mais ínfima ainda. Enquanto Rivera pode ser comparada a Porto Alegre porque é uma capital, ou seja, "tem orçamento próprio, os impostos e as contribuições imobiliárias ficam na cidade. Então, há certa liberdade de utilizar esses recursos para arrumar a linha, para arrumar a praça, um parque, dentre outros" – afirmou Cuertino. A cidade de Livramento com um orçamento mais enxuto não consegue se dedicar na mesma medida que Rivera para manter e criar novos projetos na linha internacional, uma vez que a própria infraestrutura da cidade apresenta problemas básicos como a pavimentação das ruas, trânsito, iluminação e saneamento. Cuertino ressaltou que: "Há muitos projetos de fazer coisas comuns, mas na hora da definição nem sempre é possível acompanhar. Esse é um problema bastante complexo. Tem se feito um monte de coisas, hoje está muito melhor do que 10 anos atrás, mas ainda há muitos problemas".

Para tentarmos entender como foi estabelecida a linha de fronteira nessas cidades-gêmeas de fronteira seca, mais complexas que as cidades divididas por ponte, Cuertino nos

convidou para voltar ao salão principal do museu onde estava a maquete topográfica da região (Figura 186 e 187). Agora em uma sala ampla, arejada e iluminada nos aproximamos da maquete simples que indicava a linha do relevo topográfica e a linha limite política internacional. Em termos gerais Cuertino nos explicou que a definição da linha foi feita arbitrariamente, pois quando marcaram o limite em 1961 já haviam construções do lado brasileiro que ultrapassavam a linha topográfica. Dessa forma tentaram acompanhar o caimento das águas do relevo e ajustar as edificações existentes, mas nem tudo conseguiu ser preservado. São quase 40 anos que separam o início da urbanização das cidades-gêmeas, Livramento em 1823 e Rivera em 1862.

Quanto à Praça Internacional, a partir de 1930, aquele lugar é visto como um grande areal aberto, e no ano de 1943 inauguraram a Praça Internacional. Neste momento a linha de fronteira foi readaptada para se passar bem no centro da praça se desligando da topografia. Cuertino complementou:

> A Praça Internacional é o primeiro espaço público no mundo que tem o estatuto de fronteiras próprio. Ela não é brasileira nem uruguaia o espaço é internacional. Então tem uma administração própria da praça e, foram os ministérios das relações exteriores do Brasil e Uruguay que financiaram a execução da praça [...]. O Cerro do Marco já era constantemente cortado e, nós achamos – mesmo ainda sem ter comprovação documental – que para a construção da praça parte do cerro começou a ser demolido para 'recheá-la' (Cuertino).

Lembra ainda que a construção da praça teve e, até hoje tem, uma repercussão internacional, um exemplo que foi aplicado em outros países como Holanda e Suíça. Um marco histórico que mesmo durante a II Guerra Mundial em um momento delicado que tanto no Brasil com a Era Vargas, no Uruguay com um governo de direita, como todo o mundo estremecido por questões do nazifascimo "esta solução começou a ser estudada em muitos

lugares como uma solução ótima [...]. Algo que era impossível foi possível a partir da história, por isso a praça ficou muito importante" – pontuou Cuertino.

Cuertino nos explicou sobre o projeto original da praça da relação com a simbologia maçônica e dos princípios da numerologia tríade: "a praça acontece em três níveis: o obelisco (Figura 188), a fonte (Figura 189) e monumento *a la Madre* (Figura 190). O obelisco tem três faces, uma corrente desenhada no chão feita por 33 elos. O obelisco é o símbolo da masculinidade, a fonte da feminilidade (a água, a forma da fonte) e o terceiro é a família". Segundo ele a maçonaria tem uma ligação muito forte na fronteira, seja no Rio Grande do Sul ou no Uruguay, tanto que a fonte e o monumento foram construídos com apoio das instituições Rotary Clube e o Clube de Leões próximas da maçonaria.

E continuando a conversa sobre o espaço público das cidades-gêmeas, Cuertino acredita que a organização urbanística territorial tende a ser complementária. Por mais que sejam dois países a estrutura urbana é única e interligada. Segundo Cuertino, "todas as ruas de Rivera que vão a Livramento têm a mesma mão do trânsito, tu tens uma interconexão viária, um fluxo que é muito importante. É uma lógica de fundamento de complementação da cidade". No entanto, confirma que esta lógica não é transferida para outras questões como o abastecimento de água, energia, transporte público que, infelizmente, ainda são segregados. Exemplificou ainda outros tipos de complementaridade que acontecem na economia e nas relações sociais:

> O que é o contrabando? Contrabando é tudo que tu trazes do outro lado para seu país sem pagar os impostos. Ou seja, se eu compro 1 kg de banana no Brasil e trago para Rivera é ilegal, mas lá eu pago R$ 2,00 e aqui eu pago R$ 8,00, então eu vou trazer a banana de lá e também o café, o açúcar, o arroz [...]. E o pessoal de Livramento vem comprar nos *free shops*, tudo que é tecnologia aqui é mais barato. Então, existe essa complementação

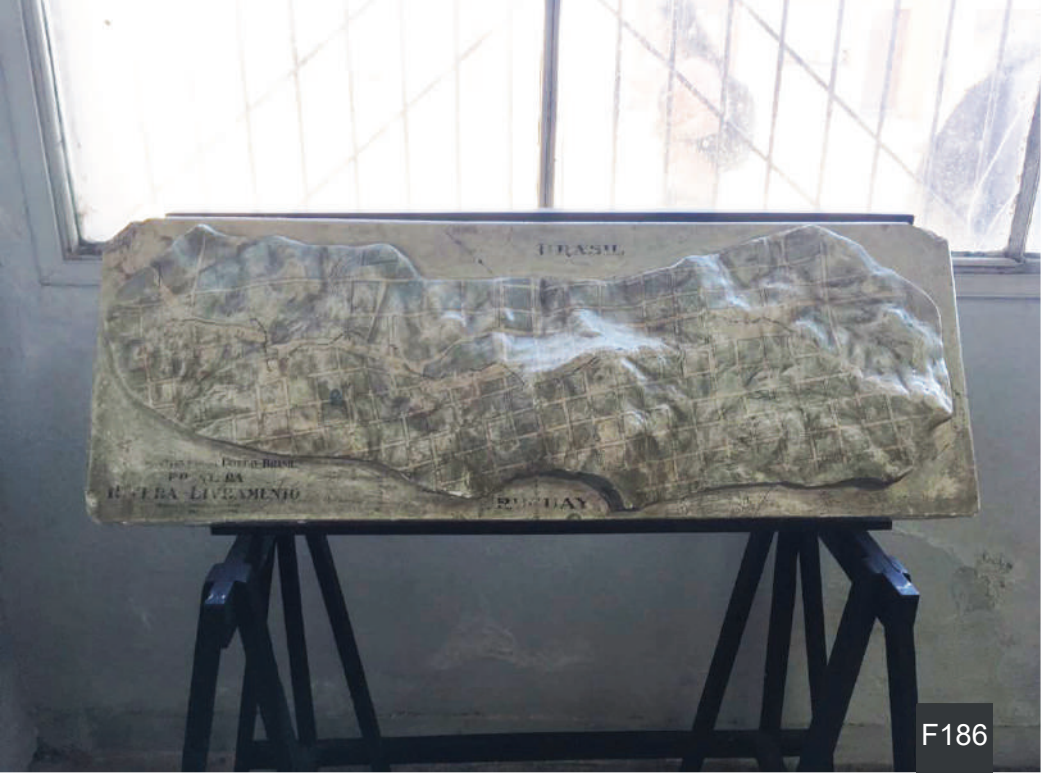
> econômica. Há também a social de se casar e ter filhos em um país ou em outro, isso é muito comum. Isso historicamente é assim desde 150 anos (Cuertino).

Devido a essa reciprocidade das cidades-gêmeas Cuertino comparou a fronteira a um "colchão de amortecimento" no enfrentamento às crises. Para outras localidades em momentos de crise há uma explosão e queda, ao passo que nas regiões fronteiriças há um amortecimento para que as cidades possam se reorganizar. Quando uma crise econômica atinge um dos dois países o que acontece é uma migração da mão-de-obra ou de capital e ganham um tempo para se estabilizar.

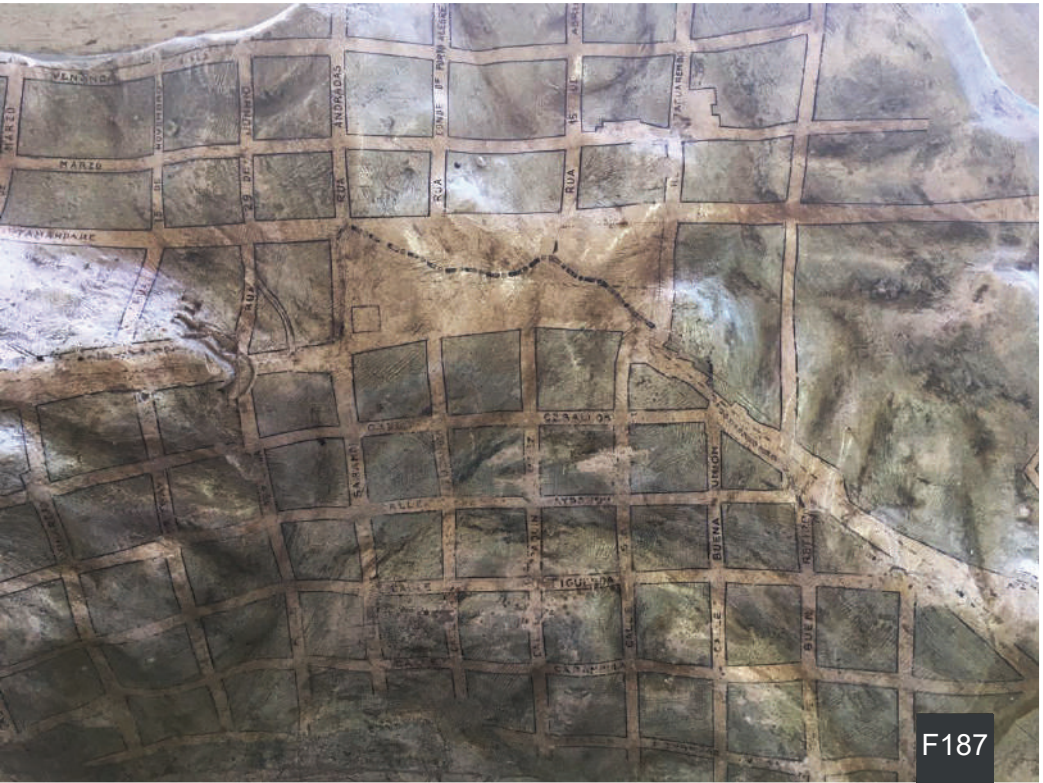
Considera estar em um só território como se a linha de fronteira não existisse nem no imaginário e esse é um desejo do cidadão fronteiriço, mas que nem sempre foi assim. Por isso Cuertino acredita que a fronteira é uma construção constante, as vezes em anos de paz outras vezes em anos de luta. Talvez seja muito complexo para turistas e pesquisadores estrangeiros compreenderem esse universo.

> O que faz a fronteira são as pessoas e não a arquitetura. A arquitetura provavelmente seja um indicador que são dois países, com suas distintas formas urbanas. Porém, a fronteira não é uma questão de definição, mas sim de vivência. Tu podes pegar todos os livros, pode fazer a melhor definição possível, mas para mim só há uma definição: viver a fronteira. Não é necessário tu viver na fronteira, mas viver a fronteira, falar com os moradores e se aproximar. Fronteira é dinamismo. Porque hoje é, amanhã não é, mas depois de amanhã pode vir ser (Cuertino).

Depois deste relato saímos dali com a sensação de que estávamos tangenciando a compreensão do território de fronteira, que não chegaríamos a uma definição ou a uma resposta, mas somente o fato de reconhecemos essa indeterminação e buscar descrever as vivências percorridas nas travessias já demonstrava a complexidade fronteiriça.

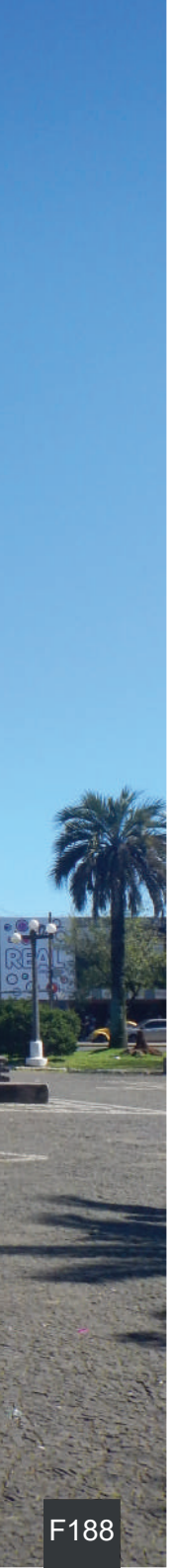


F186



F187





F188



F189



F190

Por volta de 15h30min nos despedimos de Cuertino e visitamos a Praça General José Artigas que estava muito movimentada naquele horário. Uma praça com desenho urbano diferenciado, tanto na qualidade e disposição dos equipamentos como no cuidado com a acessibilidade. Uma praça setorizada em área de estar/permanência, playground e cívica (monumentos e esculturas históricas). No centro da praça em um patamar elevado de pedras a presença de jatos de água, que nesta época do ano estavam desativados. A vegetação densa e diversificada das espécies demarcava os ambientes, assim como a pavimentação com um desenho sutil de faixas em xadrez (Figura 191). A praça de um modo geral possuía um caráter lúdico, brinquedos como jogo da velha, telefone sem fio, bancos com a marcação para se jogar dama ou xadrez estavam distribuídos pelos canteiros (Figura 192 e 194).

Os playgrounds estavam lotados de crianças com os pais monitorando, alguns senhores sentados nos bancos, adolescentes em roda no gramado e o movimento de vendedores ambulantes de pipoca e picolé (Figura 193). Um verdadeiro agito. Encontramos muitos brasileiros nessa praça uruguaia, inclusive alguns vendedores ambulantes. Mas, o que mais nos chamou atenção foi a destinação de brinquedos acessíveis para as crianças portadoras de deficiência (Figura 195). Uma placa ao lado anunciava "*Plaza integradora: em este espacio jugamos todos juntos*". Balanço (*hamaca*), balanço para cadeira de rodas (*hamaca para silla de ruedas*) e gira-gira (*calesita*) formava o complexo de brinquedos. No momento que estávamos ali outras crianças – não portadoras de deficiência – brincavam com aqueles aparelhos da mesma forma. Ficamos muito tempo nessa praça mergulhados na diversidade das apropriações e acolhimentos.

Próximo das 17h00min percorremos a rua General José Gervasio Artigas para visitar o *Mirador del Cerro Marconi* e aproveitar para assistir o pôr-do-sol com vista panorâmica das

cidades-gêmeas (Figura 197). Chegamos no primeiro patamar formado por escadarias de ambos lados e no centro plataformas de pedras com mosaicos coloridos em alto-relevo, ao som do estilo musical "*cumbia*", no momento muitos jovens estavam sentados em grupos olhando para a vista da cidade. O mosaico em formas similares às da arte cubista conta uma história de um povo na construção do seu povoado (Figura 196). Identificamos a representação de animais como o boi, a cobra, o galo e o peixe, além de vegetações, habitações e silhuetas humana. Não conseguimos identificar o artista do mosaico, somente constatamos a assinatura "P.M. 2000". No patamar logo acima uma fonte com blocos de concreto que permitiam a passagem para o outro lado. Nessas paredes de pedras muitas pichações, nomes muitas vezes indecifráveis com seus códigos urbanos próprios que se repetiam ao longo do percurso (Figura 199 e 200).

Chegamos no nível da Rua José Batlle y Ordoñez em uma escadaria ainda maior que levava até o topo. A escadaria, formada em três partes, possuía os espelhos centrais coloridos por pequenas cerâmicas nas cores primárias azul, amarelo, vermelho e verde. As marcações eram feitas por corrimãos metálicos e pelo espaço de escoamento pluvial. Intercalado com as escadas, blocos de concreto formavam largas arquibancadas como poltronas de um teatro e alguns escorredores metálicos (Figura 201). O som da música "*cumbia*" já se mesclava com o som dos tambores, além do cheiro de "*marijuana*" que se fazia presente. A maioria do público já se organizava nas poltronas-arquibancadas para assistir ao espetáculo da despedida do sol. A batida forte dos tambores, realizado por outros três jovens, harmonizava o ambiente (Figura 198).



F191






F192



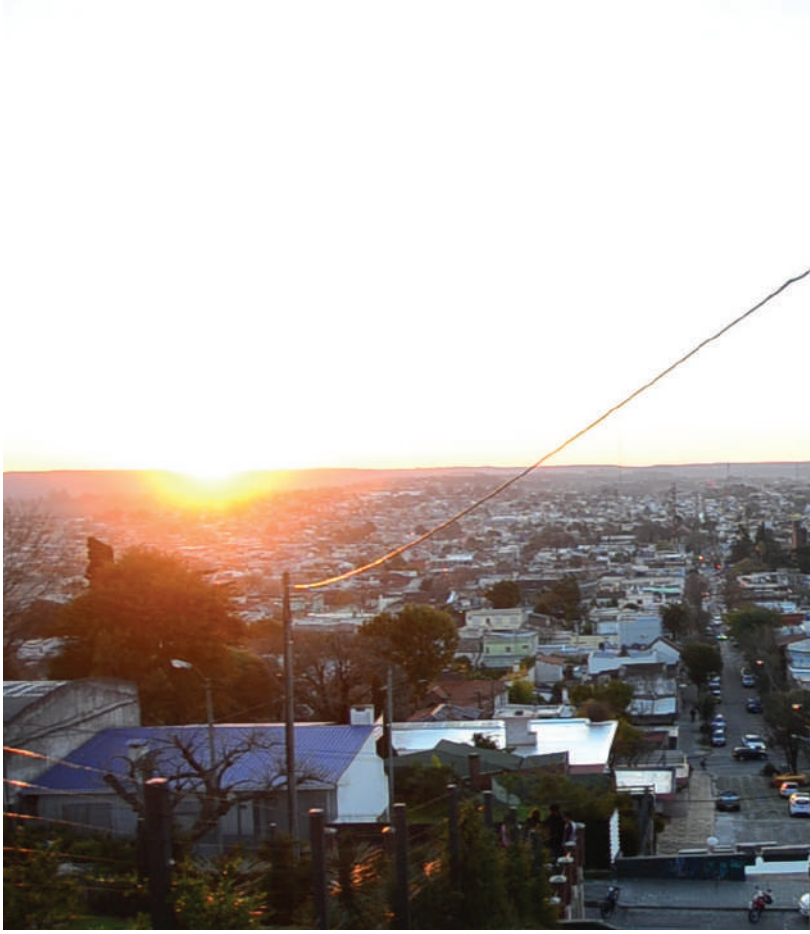
F193


F194


F195



F196





F199




F197



F198


F200



F201

Sentamos em um dos degraus do topo e observamos a saída do sol e o acionamento das luminárias. Não avistávamos nenhum marco fronteiriço, nenhuma outra linha a não ser a linha do horizonte que estava se desmanchando em um bonito degrade de cores. Talvez, nesse instante, percebemos a preciosidade das narrativas fronteiriças anteriores: de reconhecimento de uma terra só.

Dia 06. Dia 29 de agosto de 2018, quarta-feira, o dia amanheceu com muitas nuvens, mas aos poucos o sol ganhava espaço. Naquela manhã fria saímos cedo, por volta de 8h30min, tínhamos um encontro marcado na prefeitura de Santana do Livramento/BR com um dos secretários de planejamento. A prefeitura se localiza às margens da praça principal General Osório, que estava a três quadras do nosso hotel. Caminhamos pela Avenida dos Andradas e, neste pequeno percurso, observamos como aquelas ruas e calçadas eram estreitas se comparadas as ruas de Rivera atravessadas no dia anterior. A maioria das edificações em altura transformavam a rua em um corredor sombreado em grande parte do dia. Os usos eram bem variados, mas predominantemente de serviços: bancos, estacionamentos, papelaria e restaurantes. Os vendedores ambulantes ocupavam uma vaga de estacionamento na rua, uma vez que na calçada estreita não sobrava espaço.

Ao chegar na praça percebemos pouca movimentação naquele horário, os garis varriam e faziam a manutenção, alguns vendedores informais começavam a chegar e, a grande maioria a usava com passagem. Não paramos por ali e fomos direto para a prefeitura. Em um grande prédio histórico de arquitetura eclética entramos no edifício pela porta principal, uma sensação estranha de pequenez frente a monumentalidade e exuberância. Nos informamos na recepção e fomos direcionados à sala do senhor Joca, economista e advogado

que atualmente ocupa o cargo secretário de planejamento, mas que já esteve à frente da secretaria de turismo.

A nossa espera, Joca, estava sentado em uma mesa lateral acabando de preparar seu chimarrão, nos recebeu de forma muito amistosa e nos apresentou seu estagiário que estava na mesa ao fundo trabalhando. Uma sala com um pé direito alto toda branca com janelas e portas de madeira. Nas primeiras palavras já sentíamos o eco da nossa fala e consequentemente aquela reverberação era densa, pesada e gerava certo incômodo. Sentamos em meio círculo.

Joca parecida um pouco inseguro e receoso para responder com precisão dados ou algumas questões da legislação que não detinha conhecimento, mas durante nossa conversa, aos poucos, sentiu-se mais à vontade e entrelaçava assuntos interessantes. Atestando o que vários outros entrevistados já nos relataram, Joca, iniciou o diálogo com a seguinte afirmativa: "existe uma ação compartilhada entre as cidades-gêmeas que está para além da ordem legal. Há uma relação harmoniosa". E, principalmente, no atual mandato há um esforço grande entre as partes que promovem encontros bimensais para tratar dos eventos, festividades e manutenções da linha de fronteira em conjunto. No entanto, nos relatava também os desafios, que por mais que existisse uma "vontade mútua e recíproca de fortalecer a integração através do permanente diálogo", muitas são as diferenças e entraves. Exemplificou a legislação dos bombeiros que no Brasil é muito mais exigente, as questões de trânsito e segurança. Joca acredita que esses entraves fazem parte do aprendizado e adaptação na prática, "porque o que nos une é até as nossas próprias diferenças [...]. Existe mais integração na vida real do que se foi publicado" – afirmou Joca.

Ressaltou que a cidade de Santana do Livramento foi reconhecida pelo Governo Federal como a cidade símbolo da integração brasileira dos países do Mercosul, porém, Joca acredita que a cidade aproveita pouco dessa condecoração quanto da captação de recursos e planejamento para novos projetos. Talvez pela própria fragilidade do Mercosul os repasses para investimentos ainda não são satisfatórios. Joca citou o festival de enogastronomia, já em sua quinta edição, como um símbolo representativo da integração entre países:

> [...] o festival enogastronômico, na minha opinião, é o símbolo maior da absoluta integração e desse espírito de colaboração entre os dois países. É um evento com mais de 50 atividades que vai desde mostra de cinema, mostra de receitas culinárias do passado, até culmina com o almoço da integração que é feito em uma grande mesa conjunta na Praça Internacional que tem um simbolismo muito forte. A partir desse festival adquirimos conquistas como a aprovação e consolidação do curso binacional de gastronomia ofertado pelo IFSul (Joca).

Uma outra questão que foi propiciada pelo festival enogastronômico foi o turismo social, em que constataram que embora Livramento e Rivera sejam uma fronteira seca da paz e da integração, há um segmento de ambas sociedades que desconhecem o outro lado. Muitas famílias que vivem à margem, nas periferias, em situação de vulnerabilidade social e econômica "fazem a vida de um lado" (expressão usada por Joca). Para ele este fato além da falta de informação tem uma grande carência na questão da inclusão social, até porque a linha de fronteira está muito ligada ao setor comercial e do consumo, não atraente para esta população. Horas mais tarde teríamos contato mais efetivo com esta realidade.

Complementando a fala anterior de Cuertino, Joca também vê as cidades-gêmeas de Livramento/Rivera como um bom exemplo a ser estudado por outros países. Inclusive

exemplificou a produção de um documentário “A Palestina brasileira”[51], em parte gravado em Livramento, para mostrar as diferentes formas de se conviver na fronteira. No ano de 2010 recebeu a embaixadora da Palestina no Brasil que se comoveu ao conhecer a Praça Internacional e a convivência pacífica entre as cidades, cenário muito discrepante do que convive na Palestina.

Sobre a questão econômica Joca relatou com mais profundidade a possibilidade de abertura dos *free shops* no lado brasileiro. Mesmo tomando uma posição parcial, por ocupar um cargo na prefeitura de Livramento, acredita que será um avanço muito importante para ambas cidades, mesmo sabendo que os uruguaios estão mais apreensivos.

> [...] ainda estudante de economia eu sempre ouvia que nós temos que lutar para combater as assimetrias regionais, especialmente na região de fronteira. Essa lei (de abertura dos *free shops* do lado brasileiro) é uma ferramenta que vem para combater as desigualdades. Por exemplo, o Uruguay no ano passado parece que faturou em todas as cidades que tem *free shops* mais de 1 bilhão de dólares e 25% desse valor foi só em Rivera. Então, nós temos um mercado do outro lado da linha de 1 bilhão de reais e nós aqui ficamos sempre com a sobra, mas é uma sobra bem-vinda, eu sempre defendo isso. O setor hoteleiro dobrou nos últimos anos, os postos de combustível a questão gastronômica, mas nós merecemos muito mais! Essa nova lei dos *free shops* não é a solução de todos os problemas, mas é uma tentativa de compensar um pouco essas desigualdades (Joca).

Diante desse relato compensatório econômico, Joca justificou as diferenças nítidas no cuidado e conservação das ruas, praças e todos bens públicos da cidades-gêmeas. Reconhece que a qualidade dos espaços públicos de Rivera é “infinitamente melhor que as de Livramento”, porém é preciso compreender que a cidade de Rivera é uma capital e não possui despesas com educação, saúde e pagamento de aposentadoria que estão a cargo

[51] Documentário sob a direção de Omar Luiz de Barros Filho produzido em 2017 e ainda não divulgado.

federal. Ao passo que Livramento tira quase 50% do seu orçamento só para cobrir esses gastos que são municipais, “só com a Santa Casa repassamos mais de 300 mil reais por mês” – afirmou Joca. Mais uma vez confirma o discurso de Cuertino que reconhece o privilégio de Rivera por possuir recursos para cuidar dos bens públicos.

Depois da conversa, Joca nos pede para gravar um pequeno vídeo explicando sobre a nossa pesquisa pelas cidades de fronteira, posteriormente noticiaria nas redes sociais da Prefeitura de Livramento. Uma divulgação sobre nosso processo investigativo como também uma propaganda política dos serviços prestados. A princípio ficamos coagidos de tal exibição, fugia um pouco do nosso propósito ali, mas depois recebemos algumas mensagens de moradores que ao assistir o vídeo queriam colaborar com suas experiências. Saldo positivo.

Saímos dali e ficamos por mais um tempo na Praça General Artigas observando as atividades daquela manhã. Foi interessante notar que o público era majoritariamente de idosos, alguns sentados nos bancos da praça, outros jogando cartas em cadeiras improvisadas e, outros ainda, comprando lanches em uma van informal (Figura 202 a 204). Seguindo a linha de palmeiras chegamos ao centro simbolizado por um coreto circular simples, que direcionava a Igreja Matriz (Figura 205 e 206).

Os discursos de Cuertino e Joca eram percorridos/experienciados das diferenças tanto do desenho como da conservação das praças de ambos lados. Bancos simples de concreto e de madeira eram complementados por cadeiras de praia trazidas por moradores, o piso em pedra portuguesa estava solto em algumas porções e o pequeno playground possuía poucas opções de brinquedos além de estarem em estado precário. No entanto, mesmo com tantos

problemas na estrutura física da praça notamos a diversidade de usos e ocupações que ela acolhia.

Interessados em conhecer a realidade periférica da cidade fomos em direção ao bairro de São Paulo, um dos últimos bairros da zona leste da cidade, encontrar a senhora Zô fundadora da ONG Clube de Mães Nossa Senhora. Distante mais de 5 km da Praça Internacional o bairro residencial revela sua face mais desigual. No caminho, entre pequenas habitações e grandes vazios urbanos, o vestígio histórico do auge dos frigoríficos na cidade, hoje abandonados, o retrato de um forte processo de industrialização que levou a urbanização para aquela área, mas que em sua falência deixou famílias inteiras desemparadas (Figura 207 a 209 e 212).

Dentre casebres muito humildes chegamos à ONG. Gentilmente a senhora Zô, de 68 anos, nos recebeu para uma conversa. Em uma casa muito simples de alvenaria aparente e telha de fibrocimento nos apresentou o funcionamento do trabalho voluntário que já completava 16 anos (Figura 210 e 211). A ONG alimenta, em três refeições por dia, cerca de 200 a 250 pessoas entre crianças e adultos do bairro e das adjacências, através de doações e trabalho voluntário de mais três mulheres. Além disso doam roupas, fazem edredom e cobertor com retalhos e abrem as portas para outros voluntários que dão aulas de reforço escolar para as crianças. Seu relato sempre muito comovente e impactante:



F202






F203


F205



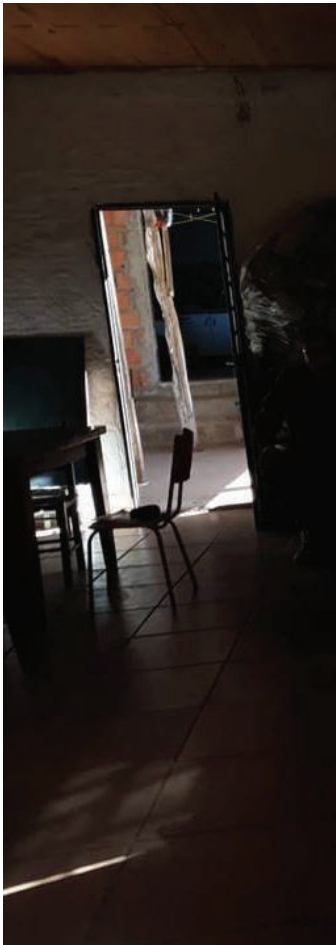
F204


F206


F207


F208


F210




F209


F211


F212

> [...] cada vez aumenta mais as crianças porque não tem creche no nosso bairro. Então as nossas crianças estão almoçando, daí chegam mais 5 ali na porta e dizem: - tia Zô a gente não almoçou. Eu coloco para dentro e elas almoçam. Daí aquela criança já volta no outro dia, chama mais outra e vem mais crianças. Pais que fazem "xanga" ou como se diz "bico" e não ganham dinheiro no dia, aqui eles vão vir tomar café, almoçar e levar a panelinha dele no fim do dia com sopão. Os pais ganham comida também, não só as crianças, por quê? Porque ninguém tem trabalho aqui em Livramento, é difícil, nós não temos fábricas, não temos indústrias o que nós temos? Nada. É só no bico (Zô).

A senhora Zô lembra da época que trabalhou no Frigorífico Armour, principalmente quando da guerra das Malvinas (1982) que intensificaram os trabalhos para exportar carne para Argentina. Relatou que o trabalho era muito pesado, de muitas horas, mas que pagavam bem, e o pouco de patrimônio que possuí hoje é fruto deste trabalho. No entanto, por volta da década de 90, com o declínio industrial de Livramento, houve uma crise generalizada. Milhares de pessoas desempregadas, uma mão-de-obra que somente se especializou em um ramo e agora estava desatualizada. Quando uma cidade se torna dependente de uma empresa corre grande risco, é preciso ter outras alternativas econômicas que consigam estabilizar em anos de declínio.

Filha de uruguaia branca com brasileiro neto de escravo, Zô relatava que sua mãe foi expulsa de casa pelos pais por se relacionar com um negro, confirmava que até hoje o racismo está muito presente. Não possui nenhum vínculo com o Uruguay, nem conhece sua família do outro lado. Ouvia histórias cruéis do seu bisavô escravo e da incerteza até de seu sobrenome, complementou: "nós negros que temos pé na África não sabemos nosso verdadeiro nome. Porque nosso nome não era da nossa família, mas sim da estância que se

trabalhava. Eu sou Maciel, mas não sei ao certo se eu sou. É como uma marca" – complementa Zô.

São nesses relatos que observamos a trama heterogênea e complexa das narrativas fronteiriças. De uma integração seletiva que não deseja atingir a todos. As autoridades e pessoas que ocupam cargos políticos dentro dessas cidades, que conversamos anteriormente, são predominantemente homens brancos de classe média e alta. Isso reflete a desigualdade de gênero, racial e social dentro dessa estrutura de poder. O não reconhecimento dos seus privilégios acaba afetando a representatividade que lhes são garantidas. Com isso, pouco especulam sobre a maioria minorizada. Fala-se muito das trocas com os *hermanos* do outro lado da linha, mas não enxergam outras tantas linhas muito mais duras e severas que limitam em sua própria cidade. Linhas da desigualdade social, do racismo estrutural e do abuso de poder.

Um pouco nebulosos com os depoimentos da senhora Zô, voltamos para a Praça Internacional e descemos uma quadra paralela à procura da casa do arquiteto riverense Domingos, nossa próxima conversa. Em um cenário totalmente distinto do lugar de onde vínhamos nos deparamos com ruas calçadas, arborizadas, mobiliadas, ocupadas por residências em conjunto com comércios e serviços (Figura 213). Chegamos na casa de três pavimentos com traços característicos da arquitetura modera. Com uma composição de retângulos e quadrados notávamos a madeira, a pedra, o cobogó cerâmico e a disputa por espaço da vegetação de monstera (ou costela-de-adão) sobressalente entre as frestas da escada linear (Figura 214).





F213



F214



F215

Fomos atendidos por uma senhora tímida que nos pediu para aguardar o arquiteto em uma antessala. A arquitetura de interiores era tão bela quanto a do exterior, mobiliários de designers conhecidos em harmonia com as esquadrias de madeira e piso parquet. Não demorou muito e o arquiteto muito simpático nos cumprimentou e chamou para entrar no escritório. Outro ambiente muito aconchegante e refinado composto por estantes de livro, fotografias, lareira de pedra e cadeiras confortáveis (Figura 215).

Formado em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Domingos revalidou seu título no Uruguay e trabalha há muitos anos como arquiteto da Intendência de Rivera. Em uma conversa prazerosa versava entre a vida profissional, pessoal e anedotas interessantes. Primeiramente citou alguns desafios urbanos relacionados ao patrimônio (o órgão brasileiro é o IPHAN e o órgão uruguaio se chama *Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación*); as burocracias que enfrentou no projeto de implementação do novo posto turístico na Praça Internacional e sobre os desafios para tentar reduzir o impacto visual na cidade das propagandas comerciais e instalações de ar-condicionado. Ao questionarmos sobre a idealização de um projeto de Plano Diretor Integrado nos respondeu com mais profundidade:

> Se formou uma comissão, uma equipe integrada pelo pessoal que vinha de Montevidéu e o pessoal que vinha de Porto Alegre, mais algumas pessoas daqui. Esse pessoal trabalhou durante dois anos, eles fizeram uma pesquisa, uma análise, um diagnóstico e “comeeeeçaaaaram” a fazer uma proposta, só começaram. Eles chegaram a escrever, tipo, cinco volumes mais ou menos. Um calhamaço assim (fazendo gestos com mão) de coisas sobre a fronteira que é estudo, digamos um estudo integrado mais completo que se fez até agora. Só que tem muitos inconvenientes para levar à frente isso aí, inclusive eu já discuti com algumas pessoas amigas, da nossa área de Cooperação

> Territorial, sobre a conveniência ou não de fazer um Plano Diretor das duas cidades. Ou se é melhor não ter um Plano Diretor das duas como se fosse uma, e sim uma série de acordos relacionados com a linha de Fronteira, na sua largura, uma análise da sua largura de acordo com assunto, né (Domingos).

Domingos foi traçando um raciocínio instigante sobre a pretensão de criar ou não um Plano Diretor Integrado. Acredita que as cidades são formadas por várias outras linhas que não se restringem à linha político-territorial. Exemplificou a linha formada pelas aduanas que distam cerca de 10 km para cada lado da linha de Fronteira e que possui uma outra relação de controle muito mais efetiva, enquanto "aqui dentro (na espessura da fronteira) o controle é muito light" – confirmou Domingos. Assim como o contrabando cotidiano que seria quase impossível criar um estatuto escrito com uma lista do que é ou não permitido passar pela fronteira.

> [...] não pode passar geladeira, toca-discos, cadeira, sofá, mas chiclete pode. Ou seja, tu não vais fazer isso. Então, digamos que os Estados e os poderes estabelecidos admitem, toleram uma série de coisas de fato aqui dentro, mas na alfândega é outra história. Tá, e as pessoas jogam dentro desse campo de futebol com essas regras não escritas, né (Domingos).

Sendo assim, Domingos reforça que as tratativas e acordos entre as cidades tem um resultado mais positivo do que demorar anos para criar um Plano Diretor Integrado para cidades médias já consolidadas. Confirma que historicamente, e nos seus quase 15 anos de trabalho na intendência, os projetos e a manutenção do canteiro e da Praça Internacional ficaram grande parte a cargo de Rivera. Fato já justificado pelos motivos que outrora Cuertino e Joca comentaram. Projetos como a plantação de paineiras na linha de fronteira, a construção do posto turístico na praça e a estrutura metálica para os camelôs uruguaios são alguns dos projetos que Domingos esteve à frente.

Na idealização das paineiras buscou uma árvore que tivesse altura, espessura, não demorasse muito tempo para crescer e que se destacasse ao longo da paisagem, por isso da escolha da Paineira que possui uma flor rosa muito bonita. “[...] pelo menos as árvores são uma forma digamos, econômica de tu marcar um cenário, uma paisagem, porque eu acho que um dos patrimônios que tem a fronteira é a linha de fronteira, não deixa de ser um patrimônio, né” – relatou Domingos. Infelizmente, Domingos nos contou que o canteiro da linha de fronteira não é protegido pelos órgãos patrimoniais e que não foi por falta de incentivo, mas por questões de arbitrariedade política, desentendimento entre partidos e até hoje não resolveram esta questão.

Outros projetos ficaram somente no papel, como a construção de um anfiteatro no canteiro da Avenida Baltasar Brum; a criação de paradas de ônibus intermodais, que seriam coberturas especiais em uma plataforma de troca de ônibus que entram em Rivera e Livramento, já que historicamente os ônibus não podem circular em ambos países ao mesmo tempo; o projeto de um camelódromo internacional no canteiro próximo ao shopping Siñeriz e um projeto recente de criar uma praça-mirante no Cerro do Marco. No entanto nenhum desses empreendimentos tiveram seguimento, alguns porque houve discordância entre os governos municipais, outros que nem tiveram aval ainda de Brasília.

Ainda balançados com os depoimentos dessa manhã da senhora Zô, questionamos Domingos sobre a questão social e o vínculo das periferias nas cidades-gêmeas de fronteira. E, nos confirmou que os contatos efetivos das trocas fronteiriças vão se diluindo e se enfraquecendo nas bordas “por uma questão cultural, social, econômica mais para o oeste e o leste as pessoas não são tão integradas e, falar os dois idiomas, muito menos se fala”. Até mesmo por falta de informação e educação desde criança essas pessoas que cresceram a

margem não sabem que pode ser interessante usufruir do outro lado, seja pela área econômica, de trabalho ou mesmo lazer. Segundo Domingos: "Talvez estejam comendo um pão que foi feito no Uruguay, mas que foi trazido pelo dono do armazém e não se dão conta da origem". É no centro comercial e com uma parcela da população que tem poder aquisitivo de compra que se vê, nitidamente, a integração fronteiriça.

A palavra mais enfática e repetitiva em toda nossa conversa com Domingos foi a tolerância na fronteira. Considerou o contrabando como um caminho paralelo, uma alternativa para criar e recriar pautas que nem oficialmente foram resolvidas. "Os fronteiriços hoje continuam fazendo a mesma estratégia que em 1850, procuram soluções próprias que consigam escapar desse espartilho da legislação, então vão procurando caminhos que às vezes saem do legal" – complementou Domingos.

De forma semelhante são tolerantes no acolhimento ao outro imigrante, estrangeiro conseguindo conviver com as diferenças e, também, tolerante as diversas mudanças, habituados com a variação do câmbio, da língua e dos acordos. Para Domingos, "o cidadão de Fronteira está muito preparado para aceitar mudanças e isso não é explorado pelos governos", enxerga a fronteira como um ótimo território experimental para propor intervenções efêmeras e observar o desenvolvimento e a aplicabilidade para outros lugares.

Seguindo essa mesma lógica nos explicou, através de uma anedota, como as cidades-gêmeas fronteiriças funcionam como termômetros e alertas de eventos que no decorrer do tempo serão sentidos em outras localidades:

> Quando tu plantas um vinhedo é muito comum que os caras ao redor de toda área que está plantada cultivem rosas, toda uma faixa assim de 4 metros de rosas. Sabe para que? É para prevenir doenças nas uvas. Como? Porque as

> rosas são mais sensíveis, se as rosas começarem a aparecer fungos, bichinhos, doenças, rápido vamos fazer alguma coisa com as uvas, antes que chegue nelas. Então, aquelas rosas são uma forma de controle, tu crias uma faixa sensível na linha de fronteira entre as uvas e a pradeira. Então, Rivera/Livramento foi plantada com essa intenção, entende? Isto aqui na fronteira o que acontece? Alertas. O que acontece aqui vai acontecer em Montevidéu, quando os comércios daqui começam a ter problemas por algo que aconteceu na economia brasileira tu pode ter certeza que vai ter problemas em Montevidéu (Domingos).

De forma poética e simbólica Domingos conseguiu traduzir características importantes dessas cidades-gêmeas (Mapa 08). Como arquiteto fronteiriço enxerga grandes contribuições que esta espessura territorial proporciona, mas que não são devidamente aproveitadas pela rigidez das legislações e, também, pelo conservadorismo de alguns governos. Mesmo servindo de alerta, como exemplificado na anedota, os governos centrais muitas vezes são surpreendidos por questões cambiais e de imigrações que já estavam sendo avisados há mais tempo pelas fronteiras e não foram monitoradas.

Finalmente, Domingos, ainda nos deixou algumas pistas de como versar sobre esse território tão complexo de fronteira. Em um trabalho pessoal desenvolve um glossário de palavras que falam sobre fronteira, mas que não carregam diretamente essa nomenclatura. Exemplificou o paspatur dos porta-retratos, a faixa vazia que separa o marco emoldurado da fotografia destinado a destacar a foto. Da mesma forma existe alguns quadros que contornam com uma linha dourada (os uruguaios a chamam de Maria Luíza), ou uma marca d'água, uma caneta e todas essas variações são consideradas fronteiras: "Então, para que servem? Servem para melhorar a relação entre o conteúdo principal e o contexto, nesse caso uma fronteira" – explicou Domingos. Outro exemplo são os ecótonos, faixas de transição ambiental entre ecossistemas distintos, uma região que ganha características particulares de grande

biodiversidade. Possuem formas dinâmicas devido a sensibilidade das alterações climáticas, alterando a largura e o acolhimento de novas espécies de maneira constante. Para Domingos: "[...] ecótono é uma fronteira, não é uma linha, é uma faixa, uma espessura que tem uma certa largura de transvasamento que é necessária para a sobrevivência da flora e fauna".

Agradecemos a disponibilidade e empatia de Domingos e saímos dali revigorados, talvez com mais dúvidas que respostas, mas com a certeza de que estávamos mais íntimos do universo fronteiriço. Próximo das 16h00min subimos a Sarandí e fomos em direção a Av. dos Andradas no lado brasileiro. Nas duas primeiras quadras observamos um tratamento diferenciado, alargamento de calçada e redução do leito carroçável somente para uma mão com poucas vagas de estacionamento. Nesse trecho, estritamente comercial, além das lojas muitos vendedores ambulantes se apossavam dos bancos, lixeiras e vegetações para expor seus produtos. Depois dessas quadras voltava o desenho tradicional de calçadas mais estreitas.

Encontramos o grupo no hotel e por volta das 17h00min saímos em direção as cidades-gêmeas Quaraí/Artigas (Mapa 09). Nos despedimos dos aprendizados e vivências de S. do Livramento/Rivera e seguimos pelo rápido trajeto de 1h10min pela BR-293. Nessas travessias entre cidades-gêmeas, momento de pausa e respiro, conseguimos alento para absorver tantas informações e percepções. Cada um sentado em sua poltrona estava suspenso na imersão de associações e agenciamentos. A caminhada de 4 km atravessando a linha de fronteira; o sobe e desce dos morros; os encontros com Cuertino, Joca, senhora Zô e Domingos; as distintas percepções das praças de Rivera e Livramento, eventos que desenham uma trama rizomática de múltiplas entradas e saídas que marcam nossos corpos e ativam outros modos de subjetivação.


17
16
15
14
23
22
1
12
13
11
18
24
10
9
20
8
6
19
7
21



Legenda

limite político territorial

percurso de carro/micro-ônibus

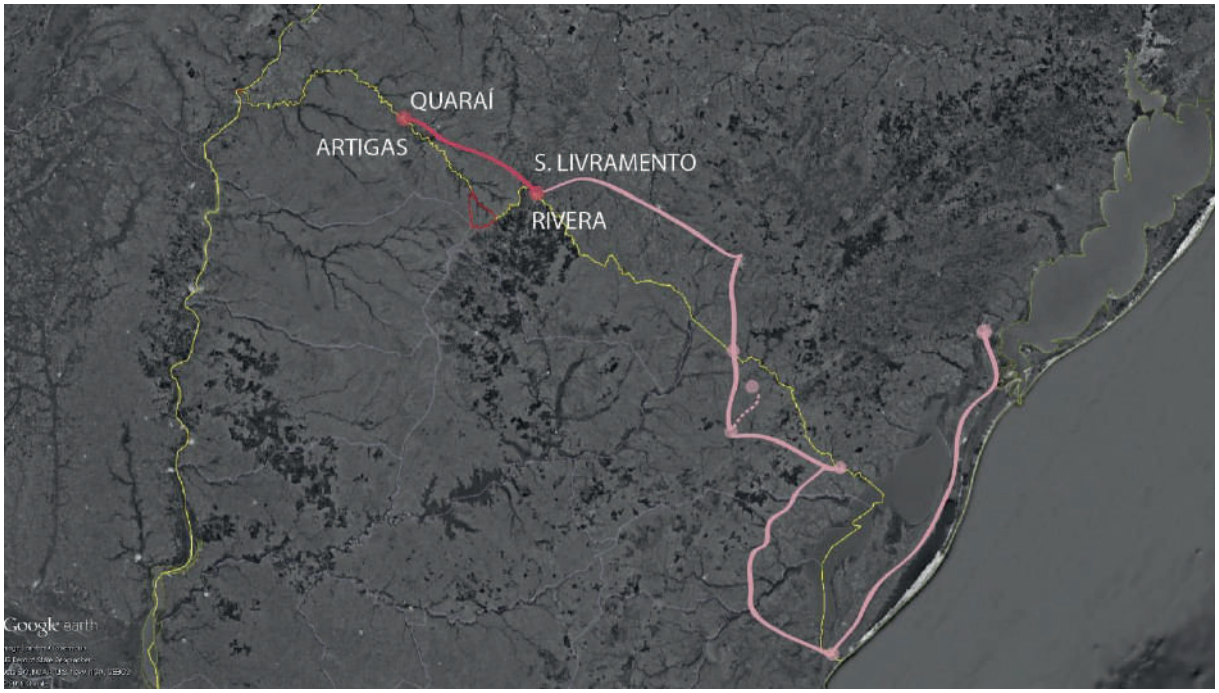
percurso a pé

Marcos fronteiriços

paradas

1. Hotel em Livramento
2. Início do percurso
3. Shopping uruguaio Siñeriz
4. Parque brasileiro DAE
5. Vendedores de lenha e carvão
6. Presença de lixo no canteiro e cavalos
7. Marco fronteiriço no topo das pedras
8. Venda de chip de celulares no canteiro
9. Venda de redes e banquinhos no canteiro
10. Receita Federal Brasileira
11. Praça Internacional
12. Corredor de comércio informal na Rua Andradas/BR
13. Praça General Flores da Cunha
14. Cerro do Marco
15. Desvio pela rua Julio Herrera Obes
16. Canteiro central das Paineiras
17. Final do percurso
18. Rua comercial Sarandí
19. Praça General José Artigas
20. Museu Departamenteal de Rivera/UY
21. Mirador del Cerro Marconi
22. Praça General Osório/BR
23. Prefeitura de S. do Livramento
24. Casa do arquiteto

Mapa 08 - Mapa figura-fundo de Livramento/Rivera- com as sinalizações das paradas. Fonte: dos autores, 2018.



Mapa 09: Mapa de percurso Livramento/Rivera – Quaraí/Artigas. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

Chegamos em Quaraí/BR ainda com um lasco de sol entre muitas nuvens. Uma parte do grupo ficou hospedado no Hotel de Trânsito da polícia militar, e, como não tinham capacidade para todos - uma vez que dão prioridade para os militares - o outro grupo ficou em um hotel próximo à Praça principal General Osório.

Vale ressaltar as particularidades de cada hotel. Enquanto o hotel militar era uma construção mais recente, de cômodos iluminados, arejados, higiênicos, móveis novos e limitado aos horários de entrada e saída; o hotel da Dona Nilda de arquitetura protomoderna

remetia a um labirinto confuso, cômodos escuros com piso xadrez nas cores amarelo e vermelho, mobília antiga, pouco higiênico, forte cheiro de umidade, mas total liberdade nos horários de saída e entrada. Da mesma forma a conversa com os militares era pautada por forte egocentrismo, ao passo que a fala de Dona Nilda era carregada de simplicidade e certo mistério.

Depois de descansarmos um pouco nos encontramos na praça principal, no anfiteatro aberto, no início de noite de lua cheia. A cidade parecia vazia, enquanto nós preenchíamos parte da praça com histórias e desabafos sobre as travessias fronteiriças.

Dia 07. Dia 30 de agosto de 2018, quinta-feira, fomos acordados pelo forte barulho da chuva e trovões. Aguardamos a estiagem, mas a princípio a chuva não oferecia trégua. Depois de quase 40 minutos nos munimos de capas, guarda-chuvas e iniciamos a caminhada com uma chuva mais mansa, porém constante. A linha divisória entre Quaraí e Artigas acompanha o curso do rio Quaraí, atravessamos a ponte Internacional da Concórdia (750 m de comprimento) e observamos as distintas ações nas bordas do rio de cada lado.

Saímos do hotel da Dona Nilda e andamos uma quadra até a rua General Canabarro que desemboca na ponte (Figura 216 e 217). Durante a caminhada já percebemos que as dimensões das quadras de Quaraí possuíam grandes proporções, aproximadamente um quadrado de 180 m – segundo nosso desenho pela imagem de satélite realizado posteriormente. A primeira parte da caminhada, de frente a praça, percebemos a diversidade de usos naquela extensa quadra, local onde se estabelecia o comércio local com supermercados, lojinha de R$1,99, floricultura, clínica de ortodontia além do prédio público da prefeitura.



F216



F217





F220


F218



F219


F221


F222


F223


F224

Naquela manhã chuvosa disputamos a calçada com vendedores ambulantes de estofados de carro protegidos pelas marquises, o movimento de carga e descarga de caixas do comércio, produtos das lojas que eram expostos na calçada como vasos de plantas e objetos domésticos (Figura 218). A avenida Artigas com cerca de 15 metros de largura de mão dupla, possuía um pequeno canteiro central gramado com algumas palmeiras espaçadas. Um agito intensificado pela chuva.

Ao dobramos a rua General Canabarro permanecia o comércio de lojinhas de vestuário e calçado, abaixo das marquises muitos manequins enfileirados (Figura 219) e, mais adiante avistamos a bandeira do Brasil, cones de sinalização de trânsito e placas indicando a Receita Federal Brasileira (Figura 220). Os automóveis eram obrigados a passar pela receita, enquanto os pedestres podiam circular livremente. A fiscalização acontecia em uma cota mais alta, era preciso descer para alcançar a ponte.

Neste trajeto dois cachorros, aparentemente de rua, seguiram nosso grupo até chegar do outro lado, como um cão guia nos mostravam o caminho. A Ponte Internacional da Concórdia, de 12 metros de largura, possuía um desenho muito simples, o leito carroçável com via de sentido duplo separava as calçadas de pedestre de ambos lados (Figura 221 a 223). A calçada de bloco de concreto, de aproximadamente 2 metros de largura, possuía vários buracos (Figura 224) e suportava um guarda-corpo vazado também de concreto pintado de branco, além de abrigar os postes de iluminação. Durante a travessia estávamos em alerta, havia um fluxo moderado de automóveis, porém ficamos atentos para não tropeçar nos buracos. O guarda-corpo não oferecia uma sensação de segurança, então escolhíamos caminhar no meio da calçada.

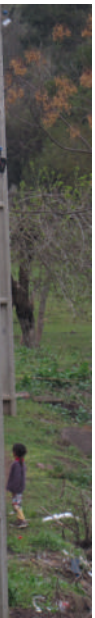

F225




F226


F227


F228




F229


F230


F231


F232


F233


F234

Em cima da ponte foi possível observar o que acontecia à margem do rio Quaraí. Do lado brasileiro encontramos ocupações de moradias irregulares na linha de app (área de preservação permanente). Casas muito simples, algumas de alvenaria outras de madeira em ruas estreitas de saibro com poças de água. Crianças brincavam na lama, vizinhas conversavam próximas às casas, carroceiros organizavam sua mercadoria nas charretes, alguns cachorros e cavalos rodeavam aquela borda e muito lixo espalhado pelo gramado. Avistamos também, na mata ciliar, um pequeno barco parado com três homens pescando. Um cenário triste pelas condições de infraestrutura, mas ao mesmo tempo animado, vivo pelos gritos e brincadeiras das crianças. Devido as muitas manchas de umidade nas fachadas das casas, ficamos imaginamos que provavelmente com as cheias do rio nessas estações chuvosas, aquelas casas eram atingidas e sofriam também com alagamentos (Figura 225 a 230).

Seguimos caminhando pela ponte, às vezes, além da presença do nosso grupo alguns outros pedestres e ciclistas atravessavam conosco. Já no meio da ponte vimos a movimentação de pequenas embarcações saindo do lado uruguaio em direção ao lado brasileiro. Algumas carregavam vários pacotes pardos empilhados (não identificamos se eram alimentos ou sacos de carvão) outros, alguns tonéis de plástico e alguns barcos estavam escondidos na mata preparando a mercadoria (Figura 231 a 234). Talvez fossem cargas de contrabando que utilizavam o rio como forma de burlar a taxação de impostos. Embora existisse presença de guardas e policiais em ambas aduanas, os barqueiros percorriam com tranquilidade e sem nenhum tipo de controle direto.



F235


F236


F237


F238


FRONTERA URUGUAY BRASIL
PUENTE DE LA CONCORDIA


F240



F241


F242

Avançando para o final da ponte, onde começa a curvatura em descida, os pilares já estavam sendo amparados por solo uruguaio (Figura 235). Na borda deste lado um grande parque público. Na lateral esquerda avistamos o estádio municipal de futebol, pista de skate, trailers alimentícios e canteiros gramados com vegetação esparsa. E, na lateral direita, um ginásio municipal e o Parque *Paseo 7 de Septiembre* formado por canteiros com mesas e bancos de pedra e concreto coloridos, pergolados de madeira, banheiros públicos e playground (Figura 236 a 238). Na ocasião haviam muitas poças de água nos canteiros e somente a movimentação de alguns adolescentes andando de bicicleta. Acreditamos que toda essa área do parque também pode sofrer com alagamentos nas cheias do Rio Quaraí, no entanto, pela qualidade e disposição dos mobiliários houve um planejamento prevendo conter possíveis danos.

A aduana uruguaia, localizada no final da ponte, em um átrio monumental formava uma grande porta de passagem. Alguns policiais estavam presentes fazendo a vigília (Figura 239 e 241). E logo na rotatória, à frente, uma grande bandeira do Uruguay. As bandeiras hasteadas carregavam um simbolismo muito forte da nacionalidade, da demarcação de território e definição dos limites. A ponte e o rio, sem nenhuma bandeira representava o "entre", espaço de transição das inúmeras possibilidades, ou como diria (ONFRAY, 2009, p. 37) "esse lugar de extraterritorialidade não parece governado por nenhuma língua, nem por tempo algum". E, de fato, atravessar a ponte é se deslocar das referências civilizatórias de linguagem e tempo para estar atento aos movimentos mais naturais do corpo, de sentir a respiração, ouvir os passos e estar aberto a subjetividade radical do reconhecimento de si. Não tínhamos pressa de chegar ao outro lado e demorávamos na caminhada em cima da ponte, os passos automaticamente se faziam lentos pois gostávamos desse estado de

suspensão e desprendimento. Estágio da desterritorialização. Estar sobre uma ponte alta com vento gelado e garoa fina intensificava ainda mais essa sensação de deslocamento, ao apoiar no guarda-corpo e olhar para baixo a tontura momentânea te seduzia, fazendo lembrar dos inúmeros suicidas que escolhem a ponte como um trampolim da fuga.

Iniciamos a caminhada pela cidade de Artigas, mas logo tivemos que nos abrigar debaixo de uma marquise por causa da chuva forte. Em um toldo de uma padaria observávamos um ponto de ônibus internacional perto da aduna (Figura 240). Quaraí e Artigas tem um transporte coletivo público que faz a travessia entre cidades, são duas empresas que fazem o trajeto diariamente. Enquanto isso observávamos os passageiros embarcando, outros escondendo da chuva como nós e, pelo vidro da padaria, víamos todo o processo dos padeiros na preparação da massa (Figura 242). Ficamos ali por uns 15 minutos e retomamos pela Avenida Coronel Carlos Lecueder, seguimento da ponte Internacional.

Olhares atentos, percebemos os detalhes do desenho urbano, o tratamento das esquinas com as rampas de acessibilidade, o colorido em xadrez branco e vermelho do meio fio, as floreiras na calçada, os postes de iluminação pintados na cor roxo-escuro. Paramos por mais tempo admirando um conjunto habitacional em uma das esquinas, uma arquitetura modernista lida em seus módulos quadrados sobre pilotis. Sem nenhum tipo de fechamento para a rua era possível chegar até o pátio interno. O modo construtivo bem característico dos uruguaios em tijolos cerâmicos aparentes acoplados a cobogós também cerâmicos. As diferentes apropriações dos moradores nas cores dos módulos também davam uma harmonia na fachada (Figura 243).


F243


F244


F245


F246


F247

Logo à frente, na outra esquina, nos deparamos com um outro estilo arquitetônico que destoava de toda quadra. Lembrando as construções medievais a representação de uma fortaleza com suas quatro torres circulares em cada ponta e a simetria das enormes janelas e portas. Nessa edificação o Departamento da Polícia de Artigas que fazia parte do complexo da Praça Artigas (Figura 244). Uma praça com poucas árvores, mas com muitos mobiliários e monumentos. A praça estava em um ótimo estado de conservação, bancos e luminárias metálicos com um design diferenciado, jardins com lindas flores, monumentos em homenagem ao Coronel Artigas e fontes. Junto as flores haviam muitas pedras ametistas e ágatas, representando Artigas que é a cidade com tradição na extração dessas pedras. Ainda em volta a igreja San Eugenio del Cuareim e residências dos mais variados estilos arquitetônicos (Figura 245 a 247). As ruas e a praça estavam desertas nessa manhã, acreditamos que a instabilidade do tempo colaborou para tal cenário.

Conforme caminhávamos por essa avenida notávamos a diversidade das edificações, arquiteturas de várias gerações se mesclavam a múltiplos usos. Uma em especial nos chamou atenção, a *Asociacion Española.* Arquitetura espanhola destacada pela tríade base, corpo e coroamento, em perfeita simetria com um pórtico de destaque, além dos elementos decorativos na fachada como cornijas, arquitraves, meia pilastra, dentre outros (Figura 248 e 249). Curiosos para descobrir o interior, chamamos na porta entreaberta e fomos atendidos por Dóris, responsável pelo prédio. Muito simpática nos convidou para entrar e logo percebemos que a edificação estava em reformas, pedreiros pintavam o salão muito simples (Figura 250). Segundo Dóris: “esse prédio é da associação espanhola, dos espanhóis mesmo, mas cada associação pode pedir um funcionário municipal”. Dóris nos chamou para a sala da administração para conversarmos sem o barulho da obra e o cheiro de pintura e poeira.



F248



F249


F250

Nos contou que faz pouco tempo que está nessa função, antigamente trabalhava para a Intendência, hoje, funcionária pública não tem um cargo fixo, a cada ano a colocam em um lugar diferente. Com a mudança do governo sentiu-se prejudicada. Quando questionamos como é morar em uma cidade de fronteira nos respondeu que se sente muito bem, e reconhece que possui outra forma de vida se comparada com os demais departamentos, inclusive nos disse que sofre certa discriminação:

> Se vamos a Salto que está a uma hora daqui já é diferente, por exemplo, quando vamos a Salto já notamos que há um pouco de discriminação conosco. Em montevidéu eu nem falo [...] discriminação em tudo, desde a forma de falar, de vestir, porque somos muito coloridos e nos comparam com as cores usadas pelos brasileiros. Já estou acostumada com a vida aqui, tem 42 anos que moro aqui e vivo feliz, muito bem, pela interação fronteiriça de aproveitar as coisas do outro lado também (Dóris).

O relato de Dóris reforça a interferência que um país afeta o outro, no exemplo, citou a alegria das cores usadas pelos brasileiros e como isso acaba se refletindo em Artigas. Na ocasião, Dóris estava com uma jaqueta preta, mas com um lenço com a estampa de "onça" e um batom vermelho bem chamativo. Nos contou também que gosta de comprar roupas do lado brasileiro justamente pela variedade de texturas e cores. Essas diferenças regionais, sofridas por ela como discriminação, acontece de maneira mais nítida no Brasil, país continental da mistura de tantos sotaques, hábitos alimentares, vestimentas e, mesmo dentro do Rio Grande do Sul existe uma grande diversidade, não sendo diferente no Uruguay.

Dóris reconheceu que a relação entre Quaraí e Artigas é muito amistosa, "[...] sempre as duas cidades se confraternizavam inclusive em alguns feriados. Quando tem eventos aqui fazemos o convite a eles e vice-versa". Mas, Artigas por ser uma capital, uma cidade maior, há mais movimento e serviços do lado uruguaio. Curiosamente relatou que os uruguaios

atravessam para o lado brasileiro no horário comercial para fazer compras, pois "a noite é quase morto, então depois que o comércio fecha por volta das 18h00min, quase que é uma tradição nem mais atravessar" – enfatizou Dóris. Atualmente, Dóris faz compras de supermercado e farmácia do lado brasileiro por estar mais vantajoso economicamente. Quanto ao tratamento dos espaços públicos, ela percebe que Artigas está muito melhor, mas sempre ficou encantada com as praças do lado brasileiro e acha muito bonita.

Agradecemos a disponibilidade de Dóris em seu horário de trabalho e continuamos a caminhada pela cidade de Artigas. A chuva fina ainda persistia e as árvores com pouca vegetação destacavam seus galhos retorcidos oferecendo um cenário dramático e melancólico. Depois da narrativa anterior ficamos observando as cores das edificações, em sua maioria em tons neutros (Figura 251 a 253), porém em alguns pontos algumas cores mais vibrantes (Figura 256). Uma delas era um dos *free shops* que evidenciava o amarelo na fachada e nos marcos das vegetações na calçada (Figura 254 e 255), talvez se não fosse por essa cor não nos daríamos conta que se tratava de um *free shop*. Com pouco movimento na rua se assemelhava aos comércios locais.

Na próxima quadra chegamos na Intendência Departamental de Artigas, tínhamos ali uma entrevista agendada com o alcaide, porém, devido a problemas pessoais não pode nos atender, então conversamos com o secretário geral que nos recebeu prontamente. O prédio da intendência se localiza no meio da quadra, destoa pela sua cor vibrante vermelha em uma arquitetura eclética (Figura 257 a 260). No interior havia um pátio central que distribuía as salas e secretarias, aguardamos um pouco no saguão até sermos chamados.


F251



F252


F253



F254


F255



F256


F257


F258


F259


F260

Em uma sala confortável senhor Pichón nos recebeu com muita simpatia, estava disposto a auxiliar nossa pesquisa. Nascido em Artigas, Pichón viveu mais de 40 anos em Montevidéu e faz pouco tempo que voltou à Artigas para ocupar o cargo da secretaria de cultura, mas agora foi transferido para a secretaria geral. A integração na fronteira é um dos temas que mais trabalha e se preocupa, "porque o tema da descentralização, entre outras questões, determina o relacionamento com os outros vizinhos" – explicou Pichón. Lembrou ainda que Artigas é o único Departamento do Uruguay que faz fronteira com duas Repúblicas Federativas do Brasil e da Argentina, por isso da preocupação de possuir um relacionamento permanente de intercâmbios. Em datas comemorativas de ambos países existe uma confraternização coletiva, complementoou:

> [...] agora, no dia 25 de agosto passado, na oportunidade de comemorar o aniversário de independência do Uruguay eles (autoridades brasileiras) nos visitaram, não somente nos visitaram para acompanhar as festividades, mas o exército do brasileiro com sua cavalaria também desfilou conosco. E na noite do dia 25 de agosto fomos generosamente convidados para confraternizar ali na prefeitura de Quaraí. Da mesma forma no dia 07 de setembro somos nós que os convidamos (Pichón).

Pichón seguiu nos contando todos os eventos que organizam em conjunto, como a 3ª edição da copa de futebol Artigas-Quaraí que em cada ano acontece em uma das cidades; das atividades culturais no anfiteatro aberto da Praça Gen. Osório em Quaraí que a banda de música (de 112 anos de história) e a orquestra sinfônica juvenil de Artigas também participam; o concerto de gala oferecido por Artigas a cargo de Miguel Lecueder pianista artiguense conhecido mundialmente; o carnaval de Artigas que é o maior e mais conhecido de todo Uruguay com público estimado de 30 mil pessoas que acolhe também os brasileiros e dentre outros eventos de integração cultural.

Historicamente a relação entre essas cidades-gêmeas foi fortalecida pelo comércio de saladeiros, segundo Pichón, em 1894 o primeiro saladeiro de Quaraí foi construído por uma firma uruguaia que, através do Rio Quaraí, transportava para Montevidéu que levava para outros países como Cuba e Reino Unido "[...] havia uma comunhão social e cultural muito forte" – expressão usada por Pichón.

Atualmente, além das festividades, as cidades se organizaram para ter rotas de ônibus que trafeguem entre os dois países, "agora estamos tratando de beneficiar os estudantes de Quaraí que vem estudar aqui. Parece mentira, mas são 80 passagens diárias de crianças que estudam aqui no colégio fundamental e mais de 200 jovens do ensino médio" – complementou Pichón. Nos contou também da recente inauguração do curso de espanhol em Quaraí, assim como Artigas já oferecia o curso de espanhol.

Em um cenário bem positivo Pichón nos contou que o intercâmbio entre brasileiros e uruguaios chega a ultrapassar normativas da lei. Os postos de saúde atendem a ambos públicos, assim como o corpo de bombeiros em casos extremos tem permissão para atravessar a ponte, embora eles também possuam um copo de bombeiros. Há uma ajuda mútua e generosidade recíproca, como exemplificou Pichón: "[...] o nosso parque na borda do rio não se chama *Paseo 7 de Septiembre* atoa (risos), são pequenas homenagens". Pichón enxerga o relacionamento de fronteira como algo especial e flexível, do poder de escolha de estudar ou trabalhar em um país, de conseguir um preço melhor de determinado alimento.

Na despedida ganhamos um kit turístico com informações sobre o carnaval e a extração de pedra ametista. Prosseguimos na Avenida mais uma quadra até chegar a Praça Jose Battle y Ordonéz. Praça dividida em dois eixos por uma grande rotatória ornamentada

pelas pedras, floreiras, obelisco e quatro bandeiras: Brasil, Uruguay, Argentina e em um plano mais afastado a da cidade de Artigas (Figura 261). Do lado direito da praça havia um complexo de construções de quiosques alimentícios e banheiros públicos rodeados por canteiros, bancos e luminárias, enquanto do lado esquerdo somente os canteiros com o mobiliário e monumentos (Figura 262). Circunscrito à praça, a Igreja católica (Figura 263), a escola de ensino fundamental pública (*Liceu)* (Figura 264), uma outra escola de ensino privado, um ponto de informações turísticas, o centro cultural da cidade, farmácia e residências de no máximo dois pavimentos. Com pouco movimento era possível ouvir os pássaros cantando na praça e ao longe a música de um carro de som.

Para retornar a ponte voltamos pela rua General Eugenio Garzón, paralela à Avenida Coronel Carlos Lecueder. Uma rua local com calçadas largas de três a quatro metros, diversificada em usos de serviços, comércios e residências. Nos surpreendíamos com algumas esquinas que estavam equipadas com pergolados metálicos, floreiras, bancos, fradinhos como uma pequena sala de estar. Durante a caminhada nos cativamos com o desenho arquitetônico de algumas edificações, em sua maioria em um estilo da arquitetura moderna. Construções em concreto, pedra e vidro, formado pelos elementos como pilotis, cobogós, pergolados, em proporção compositiva de sólidos como retângulo, círculo e triângulo, todas em cores neutras e dando prioridade a cor natural do material (Figura 265 a 268).


F261


F263


F262


F264


F265


F268


F266



F269


F267



F270



F271



F272

Uma rua repleta de surpresas, mais a frente uma fruteira expunha todas as frutas, legumes, verduras em caixotes na calçada com cores vibrantes que destoavam do entorno neutro (Figura 269). Quase no final nos deparamos com o hospital (Figura 270) e o corpo de bombeiros (Figura 272), localizados bem próximos à ponte internacional. E uma grande faixa no hospital dizia o seguinte: “A saúde é um direito e não uma mercadoria. Trabalhadores em luta”[52] (Figura 271). Um manifesto que contradizia em alguma medida o discurso anterior do secretário, quando comentou sobre o atendimento integrado, mas sem pautar as reais deficiências e desafios para efetivar tal prática.

Por volta das 16h00min a chuva começou a se intensificar novamente, as vezes interrompíamos a caminhada em paradas de ônibus ou em marquises, esperando a estiagem. Pós 15 minutos iniciamos a travessia de volta pela ponte Internacional. Corpos cansados e pensamentos inquietos retornamos para o lugar do entre na expectativa de nos encontramos naquele turbilhão, no entanto, bem no início da travessia uma forte chuva nos pegou de surpresa. As pequenas e frágeis sombrinhas pouco nos protegiam, a chuva estava acompanhada de forte vento. Andávamos na direção contrária ao vento e à chuva, de cabeça baixa. Só conseguíamos olhar para nossos passos lentos. E, para aumentar a dificuldade ,os veículos ainda nos lançavam a água empossada do asfalto. Os corpos mais densos, molhados e frios. Mas, mesmo com lentidão a travessia nos pareceu mais rápida, pois o desejo coletivo de se abrigar e de nos sentir mais seguros era maior. Mergulhados nesse acontecimento no entre “seguindo a fronteira, margeando a superfície, que passamos dos corpos ao incorporal” (DELEUZE, 2003, p.12). Éramos corpo e linguagem, ação (verbo) e expressão (adjetivos) na

[52] “La salud es un derecho no una mercancía. Trabajadores em lucha”.

dissolução das pontas (extremidades). Embora a travessia fosse por um caminho duro, de desvios e perigos, nosso corpo-devir era maleável e flexível e se compunha na diferença.

Dia 08. Dia 31 de agosto de 2018, sexta-feira, o dia amanheceu frio e sem chuva, porém nublado. Logo às 9h00min marcamos uma entrevista com um representante político da cidade de Quaraí. A menos de uma quadra do hotel, de frente para a praça principal, adentramos ao prédio. Um prédio imponente que ornava a fachada com as bandeiras do Rio Grande do Sul, Brasil e da cidade de Quaraí. A grande porta de entrada levava a um pátio aberto cercado por vegetações e estacionamentos (Figura 273 e 275). Nos encaminharam para a antessala do gabinete de um gestor municipal. A secretária nos indicou as cadeiras para aguardarmos, um movimento intenso de entrada e saída de pessoas, além de alguns outros sentados a espera. Entre desvios de olhares e risos irônicos sentíamos certo incômodo.

Durante essa espera um pequeno cartaz em uma das janelas tinha os seguintes dizeres: “Só tenha os filhos que puder criar. Não tem condições emocionais, pessoais e econômicas? Pense bem antes de ter filhos. #AEscolhaéSua”, e a imagem em preto e branco de uma criança reflexiva sentada em um banco, além dos logos da secretaria de saúde e prefeitura de Quaraí (Figura 276). A percepção daquele pequeno cartaz aumentou ainda mais o desconforto, frases duras de imposição que refletidas naquela sala e na própria vista da cidade revelavam hierarquias e sobreposições de poder. Se “a escolha é sua” quem mediará a tênue linha do que convém ou não? Naquele momento, submersos nas diversas divagações pessoais, resistimos à situação para ouvir aquelas vozes que faziam muitos esperar.



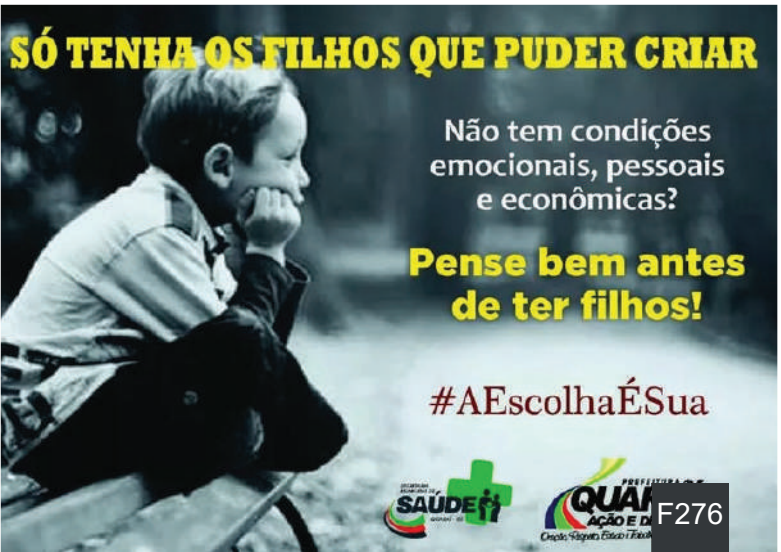
F273



F274



F275



F276

Depois de 15 a 20 minutos fomos direcionados ao gabinete com mais quatro homens, entre gestor municipal, secretários e engenheiro. Uma sala um pouco apertada para tanta gente, entre móveis rústicos e escuros nos direcionaram para sentar em um sofá baixo de frente a eles. A hierarquia da sala também nos colocava em uma situação de desconforto, naquela situação embaraçosa iniciamos o diálogo.

Mais atarefado o gestor municipal iniciou a fala se desculpando que não poderia ficar muito tempo e que posteriormente os outros continuariam a conversa. Em suma, a palavra que mais proferiu foi "asfalto", explicando que em sua administração tem movido esforços para asfaltar o máximo de ruas possível "assumimos um planejamento de ligar bairro a bairro, norte a sul, leste a oeste de asfalto" – enfatizou o gestor municipal. Falava de Quaraí sem interligar em nenhum momento a cidade de Artigas, citava projetos de parques e saneamento de forma individual, e, quando intervimos querendo saber dos aspectos de integração, simplificou dizendo que há uma integração boa entre as cidades, porém mais no aspecto cultural de festividades, jogos de futebol, do empréstimo de algum equipamento, "mas a legislação impede o desenvolvimento da região fronteiriça" (expressão usada pelo gestor municipal). Citou empecilhos que não conseguem avançar:

> [...] a gente leva o pessoal para fazer hemodiálise quase todo dia para Livramento sendo que tem um centro de hemodiálise aqui em Artigas, daí a gente nunca avançou. A legislação fronteiriça barra. Eles criam as legislações em Brasília para discutir as questões fronteiriças, mas os caras nem conhecem a fronteira, nem conhece nossa realidade [...] não recebemos nenhuma verba a mais por estarmos em uma região de fronteira, inclusive na época da ditadura queriam barrar o crescimento dessas cidades. A renda per capita por habitante é muito inferior a outras cidades centrais do Estado com o mesmo número de habitantes [...] temos que fazer mágica para administrar o município (gestor municipal de Quaraí).

Não esperando mais nenhum questionamento nos solicitou uma foto para registrar no site e jornal da cidade e saiu dali rapidamente. Depois da sua saída, ficamos na sala ainda com o engenheiro Firpo, o secretário Genaro e o coordenador da defesa civil, Alarcón. Em uma nova disposição da sala Alarcón ocupava a cadeira mais central e falava em tom mais alto e firme, enquanto Genaro dividia o outro sofá com Firpo e pontuava mais acertadamente os assuntos abordados. Firpo, com a voz mais tímida e sendo interrompido quase todo instante por Alarcón, nos contava detalhes importantes.

Genaro iniciou a conversa nos contando sobre os debates e congressos que participava em Montevidéu, no conhecido observatório de fronteiras. Nessas ocasiões tratavam de políticas binacionais e possíveis acordos de integração para as cidades-gêmeas. No entanto, na sua perspectiva, entende que atualmente existem alguns "remendos de integração" e não uma integração de fato. Genaro acredita que grande parcela da culpa é dos brasileiros, "pois os uruguaios são bem mais presentes nessa necessidade de integrar, e a gente ainda tem aquela rusga de períodos brutais ali de antes e, daí tem avançado pouco". Comparou outros países que fazem fronteira com o Brasil e, historicamente o Uruguay é o país que mais propõe acordos de integração, reafirmando sua hipótese.

Segundo Genaro o que mais se tem avançado nesses seminários e discussões com o Uruguay se refere à superfície de contato de ambos, ou seja, o Rio Quaraí. Medidas de proteção como a rigidez na legislação para fazendeiros e agricultores que jogam rejeitos no rio nas duas cidades, assim como providenciar o saneamento básico no tratamento dos resíduos. Nesse momento, quase que em um impulso Alarcón se excedeu e discordou desses encontros binacionais, "a discussão e encontro que eles fazem, para mim não faz diferença. Está sendo discutido e sendo mobilizado para uma coisa que vai beneficiar muita pouca gente.

São discussões públicas que cada um briga pelo que quiser" – exaltou Alarcón. Silêncio. A fala impulsiva de Alarcón gerou um impacto, ficamos apreensivos com tamanha revolta e ele seguia sua narrativa com muitas contradições.

Em certo momento Alarcón afirmava que "Artigas sustenta Quaraí" que no comércio brasileiro se trabalha muito com a moeda uruguaia e o número de supermercados é maior que na cidade de Artigas, pois atende os dois lados. Porém, em outra situação como na saúde pública, relatou que existe "mais de 2 mil uruguaios que tem o cartão SUS e usam a saúde pública de Quaraí, o que para nós é um gasto". Alarcón ainda criticou a legislação ambiental brasileira por barrar que façam a limpeza na borda do Rio Quaraí:

> [...] nossa lei ambiental é fraquíssima. Se tu vais ali em Artigas e tu olhas em cima da ponte, o lado de Artigas no leito do rio está limpinho, nós aqui não podemos cortar um espinilho porque nossa lei ambiental é [...]. Outro dia eu estava mandando limpar ali e quase fui preso quando veio o fiscal. Tive que responder por leis ambientais que as vezes focam em coisas erradas [...]. O problema aqui é que tu não sabes quem manda, para começar. Tem coisas que o Estado não domina que deve se deixar a cargo do município, porque aqui é como tu ser dono e não poder mandar (Alarcón).

Genaro, muito incomodado com tais afirmações, tentou amenizá-las lembrando do projeto que está sendo pensado para essa orla do Rio Quaraí no lado brasileiro. Se espelhando no exemplo de Artigas eles estão com um projeto para criar um espaço de lazer e ao mesmo tempo preservar a área das ocupações urbanas irregulares, que prejudicam tanto o meio ambiente como estão em área de risco de alagamento.

Insistentemente o telefone de Alarcón chamava e ele desligava, talvez um pouco deslocado interrompeu a fala de Genaro e, em um tom mais ofensivo, nos questionou qual era a nossa contribuição para cidade com toda a pesquisa. Mas, antes mesmo que

pudéssemos responder ele se retirou da sala avisando que possuía muito trabalho para fazer naquela manhã. Mais uma vez fomos surpreendidas e ficamos tentando entender o motivo de toda essa aflição. Esse cenário nos fez perceber que embora nossos corpos estivessem ali abertos a todo tipo de *afecção*, nós também causamos um incomodo e *afectamos* em alguma proporção aquele homem. Via-se claramente sua inquietação em algumas de nossas falas e perguntas. Depois da sua saída Genaro e Firpo nos pediram desculpas pela maneira ríspida do colega, justificando que fazem parte de ideologias políticas diferentes e acaba gerando discordâncias.

Dando prosseguimento à entrevista, Genaro afirmou que a integração entre os povos existe e é algo natural, "aquela velha ideia de que os rios dividem os países, não é verdade, os rios unem os países, temos o DNA charrua no Uruguay e no gaúcho também". Porém, a integração não consegue ser mais efetiva devido as legislações. Exemplificou as campanhas de saúde contra o mosquito que transmite a dengue, no qual poderiam ser feitas campanhas coletivas "uma vez que o mosquito carregando o vírus não sabe o que é fronteira (risos)" – relata Genaro. Ou o desassoreamento do rio e a preservação das matas ciliares que poderiam ser feitos em conjunto, porém só com autorização dos governos federais, o que acarreta muitos atrasos.

Na questão urbana, Firpo comentou que a cidade de Quaraí enfrenta uma inflação imobiliária grande, muito devido ao desenho urbano. As grandes quadras foram planejadas assim para uma época em que se criavam animais de grande porte nos pátios das casas, e, por isso, a necessidade de terrenos tão extensos "os terrenos aqui em maioria possuem 88 metros de profundidade por 13,20 metros de frente" – complementou Fipo. Os núcleos das quadras são tomados por vegetações, o que para questão térmica e de conforto atende bem

criando um microclima, porém prejudica a questão imobiliária e inviabiliza algumas construções, o preço do lote fica muito elevado por suas grandes proporções. Além disso muitos lotes estão abandonados sem manutenção e acabam sendo um problema. Pontuou ainda que o crescimento urbano da cidade não mais acompanha este desenho e foge das áreas de banhado.

Depois da nossa caminhada por Artigas percebemos que os *free shops* estavam mais diluídos na cidade e com pouca movimentação de turistas e compras como no Chuy, Rio Branco e Rivera. Devido a esta constatação, indagamos a eles se cotidianamente esse comércio de *free shop* é menos intenso. Genaro prontamente reconheceu essa observação e complementou:

> Aqui em Artigas os *free shops* não tem aquele mesmo viés econômico forte como tem em Rivera, e não atrai turistas. Um pouco disso talvez seja ocasionado pela distância. Quem vem de outros centros, como de Porto Alegre é muito mais chão chegar aqui. A distância é um limitador, assim como o preço que é oferecido também, Rivera, Chuy é bem mais barato. No entanto, Artigas tem mais qualidade, só que mais caro (Genaro).

Firpo ainda acrescentou que os *free shops* em Artigas já estão impregnados no comércio local deles e os seus maiores compradores são os moradores de Quaraí "se tu quer comprar um vinho, perfume ou relógio tu vai lá" – relatou Firpo. E da mesma forma essa troca acontece quando os uruguaios compram alimentos em Quaraí.

Genaro se preocupa um pouco com a questão turística, pois Quaraí não tem atrativos, são geograficamente prejudicados. No seu ponto de vista seria preciso fazer rotas turísticas entre as fronteiras e, incluir Quaraí na rota de passagem para outros lugares. Quanto a essa questão da distância lembraram que até pouco tempo não existia nenhuma universidade

pública naquela região, somente em 2008 que criaram a UNIPAMPA que tem um campus em Livramento. E, mesmo assim, são ônibus diários que percorrem 200 km por dia para levar os estudantes. A distância de outras cidades brasileiras também influencia nas parcerias e acordos com a cidade de Artigas.

Em relação ao contrabando, que Genaro chama popularmente de "chibismo", entende como algo natural na fronteira, mas reconhece que as leis protecionistas no Brasil são mais fortes que no Uruguay. Nos contou um caso curioso de alguns anos atrás em que oleiros uruguaios fizeram um protesto de dois dias na ponte internacional, reivindicaram uma fiscalização mais efetiva para controlar as cargas de tijolos compradas no Brasil. Uma crise que chegou a fechar algumas olarias em Artigas, pois o preço do tijolo em Quaraí era muito mais barato. "Mas isso são épocas, o mais barato e o mais caro variam. Hoje a gasolina no Brasil é mais barata, amanhã pode deixar de ser" – complementou Genaro.

Já no final da conversa, Firpo ressaltou que, como profissional, busca inspirações no modo de fazer uruguaio nas construções de obras públicas:

> [...] as obras são muito bem feitas, a avenida principal de Artigas deve ter uns 30 anos e tu não vê uma marca de rasgo para colocação de dutos ou reparos, porque as coisas foram muito bem estabelecidas quando executado. As fiações elétricas passam na calçada por tubos subterrâneos, e quando precisa de uma reparação tu rasga a calçada. Tudo pré-fabricado e bem executado. A gente tenta trazer isso para cá, mas as vezes é uma questão cultural, da mão-de-obra deles que é mais qualificada. Esses dias eu vi uma maneira diferente de tratar as sarjetas e eu vou tentar aplicar aqui (Firpo).

Essa busca por conhecimento no país vizinho não deixa de ser uma forma de integração. Se inspiram tanto no parque da orla como na qualidade dos materiais e execução dos espaços públicos. E, da mesma forma, os uruguaios se aproximam dos brasileiros seja

na utilização da saúde ou na preferência pelos alimentos. As cidades-gêmeas acabam ocasionando uma interdependência espontânea, que aos poucos vão se moldando as variações econômicas e políticas – fato retificado por Cuertino quando comparou a fronteira a um colchão de amortecimento.

Depois de tantas narrativas em uma manhã, agradecemos a atenção dos entrevistados e saímos dali revivendo as sinuosidades dessa entrevista coletiva. Iniciamos a caminhada pelas ruas de Quaraí e a sensação de vazio era muito grande, embora estivessem cheias de informações. Devido à expressiva largura das ruas e quadras andávamos muito para alcançar a próxima esquina, esse fato nos fez relembrar os escritos de Jane Jacobs (2000) quando cita as dificuldades de traçar novos percursos e rotas de fuga em desenhos urbanos como os de Quaraí. Jacobs ainda ressalta que quadras longas tendem a ter maior movimento em determinadas ruas e deixar outras desertas, o que agrava a segurança do pedestre. Além disso o traçado urbano “xadrez” possuí uma ordem que favorece a vigília e o controle social.

As edificações mesclavam tempos, funções e cores. Em duas quadras era possível reconhecer a arquitetura eclética, protomoderna, moderna e contemporânea. Da mesma forma residências, comércios e serviços se mesclavam. E, a paleta de cores das quadras era bem colorida, diferente da escala cinza e tons neutros de Artigas. Com poucas edificações em altura a densidade de Quaraí se instituía horizontalmente. Circulavam muitos veículos e encontrávamos com poucas pessoas, talvez diluída nas grandes proporções da rua (Figura 277 a 279).



F277



F278



F279

Depois de três quadras da praça principal chegamos ao complexo militar de Quaraí. Duas tipologias de residências contornavam a quadra, uma térrea e outra de dois pavimentos abrigavam as famílias dos militares. Muito bem conservadas as casas possuíam uma pequena mureta na fachada e se desenvolviam no meio do lote, algumas amarelas com detalhes dos marcos em branco e outras com essas cores invertidas. Uma das características que se repetia era a dos arcos frontais que demarcavam a pequena varanda. Nessa quadra, em seu núcleo, também foi o local que metade do grupo se hospedou no hotel de passagem. Em cada ponta havia um soldado do exército uniformizado e imóvel atento à movimentação. E, na rua detrás as casas se localizava um grande colégio público Estadual (Figura 280 a 282).

Embora nas entrevistas com moradores grande maioria não sentia a forte presença militar, nós, como visitantes, a percebemos de forma constante, talvez não diretamente como nesse complexo militar, mas desde o desenho urbano da cidade (projetado por militares e propício ao controle) até os nomes das praças, ruas, monumentos que são predominantemente relacionados a algum coronel ou general. Fato que se repetia em todas cidades-gêmeas de fronteira, no entanto em Quaraí se tornou mais nítido.

Caminhando pelas ruas de Quaraí nos questionamos o porquê de não avistarmos comércios informais como vendedores ambulantes nas ruas, normalmente os quiosques estavam submetidos a regulamentação da cidade. Em alguns casos os manequins ocupavam parcela da calçada, mas da mesma maneira possuíam um ponto comercial. Cenário muito distinto da efervescência na cidade do Chuy. Um pouco dessa nossa inquietação foi respondida por Genaro, quanto à distância geográfica da cidade. No entanto nos perguntávamos se esse controle e vigilância das ruas também contribuía para a inibição da informalidade.



F280


F281


F282


F283



F284



F285


F286

Entretanto, a resistência estava presente em alguns detalhes muito sutis da cidade. Em alguns canteiros centrais encontramos floreiras que falavam, moradores das redondezas que faziam a manutenção das vegetações e deixavam seu recado, como nestes exemplos: “Quem cultiva uma flor alegra o mundo e faz alguém feliz” e “Sou um ser vivo não me jogue lixo” (Figura 284 e 285). Em outras casas era possível ver na varanda a exposição de inúmeros vasinhos de flores e as diferentes formas de se destacar do todo (Figura 283). Assim como o uso de charretes que circulavam em meio aos veículos mais modernos (Figura 286). Minúcias que faziam vazar, que rompiam com aquela estrutura tão rígida e inflexível das ruas.

No gigantismo da Praça General Osório encontramos áreas de trailers fixos que distribuíam as mesas e cadeiras de plástico; o anfiteatro aberto; uma área cívica de monumentos; um pequeno campinho de futebol; uma edificação do centro cultural comunitário; banheiros públicos; fontes, bancos e floreiras. De tardezinha encontramos senhores conversando nos banquinhos da praça, crianças jogando futebol, jovens comendo lanches nos trailers, pessoas fazendo atividades físicas, outros passeando com cachorros dentre outros usos diversos (Figura 287 a 290).

E, ali na praça tivemos uma conversa rápida com Damião. Nascido em Quaraí atua como arquiteto faz dois anos. Se graduou na cidade de Pelotas e nos contou da sua experiência nessa cidade-gêmea. Sempre gostou de morar em Quaraí, por ser uma cidade segura e tranquila. A sua relação com os uruguaios em Artigas sempre foi movida por muita amizade. Desde a adolescência frequentava os parques, as festas e restaurantes da cidade, o que contribuiu para aprimorar o seu entendimento e fala do espanhol, que hoje considera muito bom.



F287


F288


F289


F290

Profissionalmente atua somente em Quaraí, mas quando da época de estágio trabalhou com outro arquiteto que fazia projetos para a cidade de Artigas, somente projetos e não execução, o que demandaria uma burocracia maior. Segundo Damião há um movimento grande de estudantes uruguaios que estudam no Brasil, principalmente na cidade de Santa Maria, e o inverso é mais raro. Explicou que a graduação no Uruguay leva quase o dobro de tempo que no Brasil, influenciando a escolha desses jovens. Acredita que só o curso de Medicina que atrai estudantes brasileiros para o Uruguay, pois o sistema de vestibular é diferente, de mais fácil acesso.

Quanto ao espaço público Damião sinalizou que o recente projeto de asfaltar a maioria das vias se torna problemático: "[...] devido ao excesso de veículos não tem lugar para estacionar na cidade, então estão tirando muitos canteiros centrais com árvores, muita coisa bonita que caracterizava Quaraí, para asfaltar e colocar estacionamentos". Damião reconhece que o debate é complexo, muitas pessoas são a favor e algumas contrárias, mas como profissional ele vê essa atitude como risco para a vida urbana da cidade. E associado a isso, nos últimos dias, tem participado de reuniões quinzenais entre arquitetos e engenheiros da cidade para atualizar o Plano Diretor que está muito ultrapassado, porém até o momento não conseguiram avançar. Considera a cidade de Artigas mais organizada e preocupada com as questões urbanas, citou o parque debaixo da ponte como um atrativo inclusive para brasileiros, "[...] é uma característica deles (uruguaios) preservar bem esses espaços públicos" – afirmou Damião.

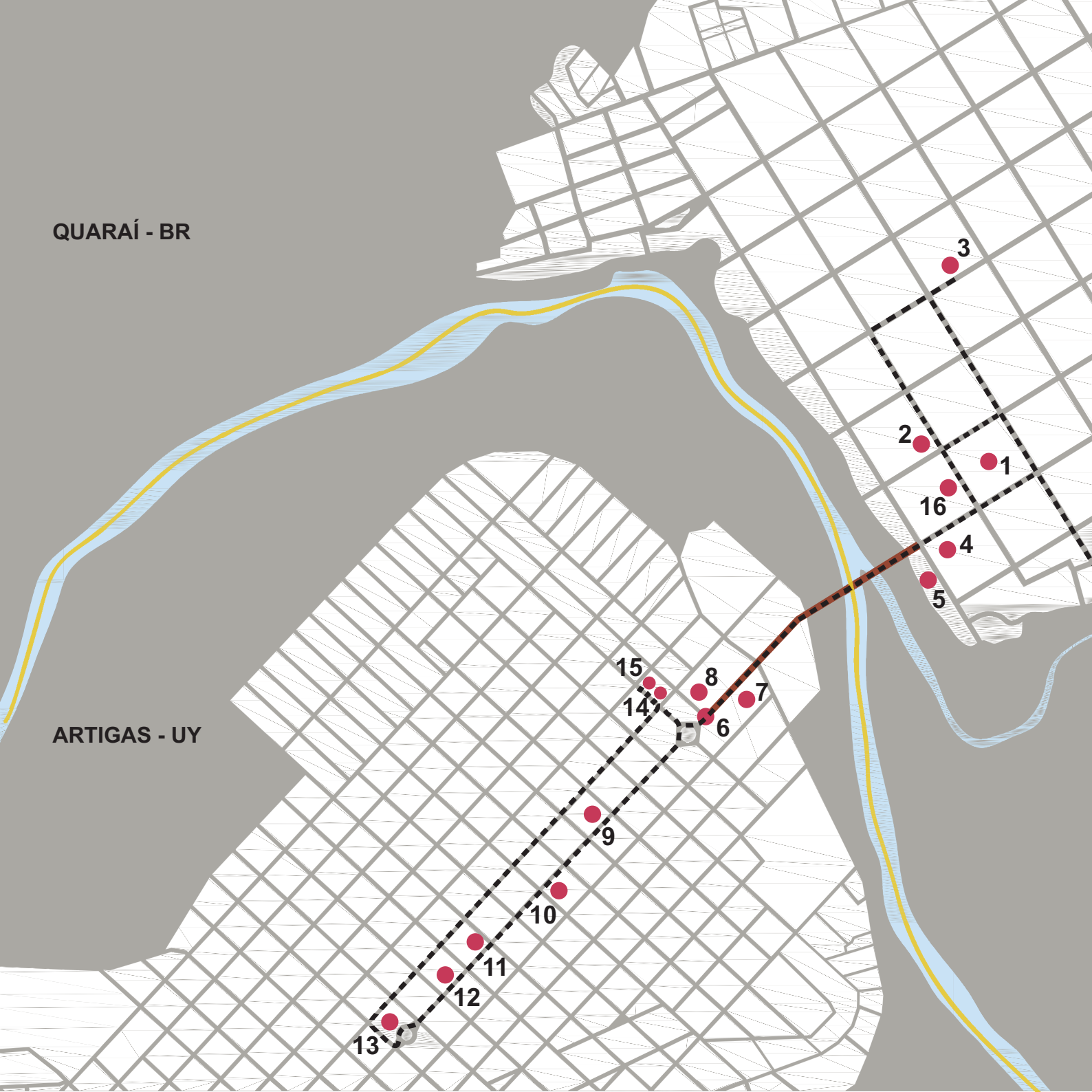
Damião ainda ressaltou que, além das festividades integradas a Artigas, há o transporte público em comum, que funciona muito bem. Aproximadamente há 10 anos esse transporte é realizado por duas empresas de ônibus, uma uruguaia e outra brasileira, em que

cada dia uma fica responsável. Sem muita certeza ouviu dizer que os donos dessas empresas eram um casal, o homem brasileiro que se casou com uma uruguaia e cada um possui a sua frota, "talvez por essa parceria que deu certo (risos)" (expressão usada po Damião). A passagem pode ser comprada tanto em peso como em real e as paradas de ônibus são específicas para essa travessia internacional, que é feita diariamente.

Nos despedimos de Damião e seguimos a caminhada para a zona Sul da cidade. Aos poucos fomos percebendo as diferenças ao se afastar desse desenho mais engessado do centro. As ruas ainda seguiam largas, mas eram de paralelepípedo (Figura 291) com canteiros centrais arborizados e um movimento de pequenos comércios locais. Alguns idosos colocavam a cadeira de praia em frente as casas e ficavam observando a rua tomando chimarrão e comendo bergamota. Avistamos ao longe o empreendimento do projeto "Minha Casa Minha Vida", no entanto era preciso percorrer alguns quilômetros e passar por uma outra ponte. Pelo Mapa 10 é possível perceber que a localização foge das áreas de banhado próximo ao desvio do Rio Quaraí, além de ter um traçado retangular com vias mais estreitas. Com o tempo apertado não conseguimos visitar o empreendimento.

Às 16h30min reunimos o grupo na Praça de Quaraí e iniciamos a travessia para a última cidade-gêmea, Barra do Quaraí/BR e Bella Unión/UY (Mapa 11), no extremo oeste do Brasil. Uma viagem de aproximadamente duas horas e meia de percurso em uma paisagem monótona intensificada pela tarde nublada, sem a despedida do sol.


F291


QUARAÍ - BR
ARTIGAS - UY
3
2
1
16
4
5
15
14
8
7
6
9
10
11
12
13



PLANTA QUARAÍ - ARTIGAS
esc.: 1:15.000

Legenda

limite político territorial

percurso de carro/micro-ônibus

percurso a pé

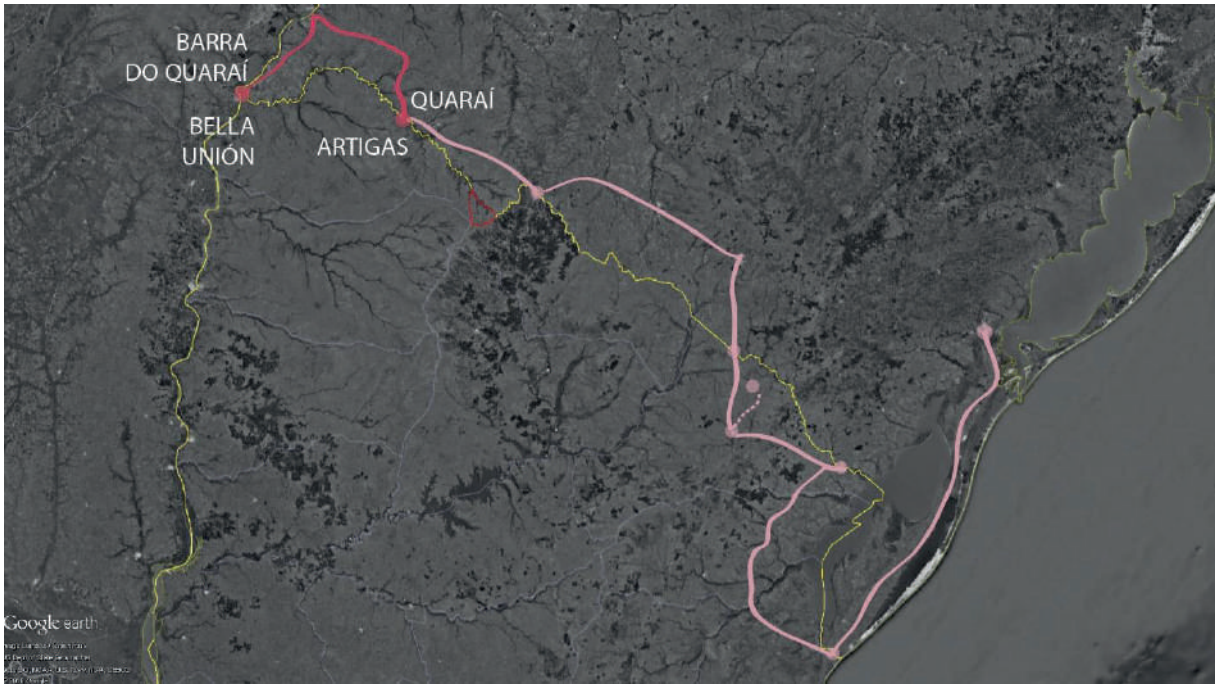
rio Quaraí

Ponte Internacional da Concódia
750 m de comprimento
12 m de largura

paradas

1. Praça General Osório em Quaraí/BR
2. Hotel Dona Nilda
3. Hotel de Trânsito Militar
4. Aduana de Quaraí/BR
5. Ocupação de moradores
6. Aduana de Artigas/UY
7. Parque público de Artigas/UY
8. Clube esportivo público
9. Plaza Artigas
10. Asociacion Española
11. Free shop
12. Indendencia Departamental de Artigas/UY
13. Plaza Jose Battle y Ordonéz
14. Hospital Gremeda
15. Corpo de Bombeiros
16. Prefeitura de Quaraí/BR
17. Empreendimento “Minha Casa Minha Vida”

Mapa 10 - Mapa figura-fundo de Quaraí/Artigas com as sinalizações das paradas. Fonte: dos autores, 2018.



Mapa 10: Mapa de percurso Quaraí/Artigas – Barra do Quaraí/Bella Unión. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

O acontecimento da cidade de Melo ainda era assunto do grupo, tanto que a escolha por trafegar em estradas brasileiras era uma opção unânime em prol da segurança. Contudo, ainda não estava visível qual era o nosso medo, talvez não tivéssemos coragem de enfrentá-lo ou adentrar em sua profundidade. E a sensação de segurança vinculada ao território nacional não nos dava garantias de sobrevivência. Um paradoxo confuso. As travessias entre cidades-gêmeas estavam cada vez mais silenciosas e introvertidas. A nossa bagagem de experiências estava mais pesada e emaranhada em uma grande teia de aranha. Nesse

momento já reconhecíamos o quão importante foram as escutas das narrativas, de chegar perto desse ser fronteiriço mesmo longe da sua complexidade.

Durante o trajeto passamos por algumas placas indicando o Parque Estadual do Espinilho, reserva ambiental que protege um ecossistema único, riquíssimo de espécies vegetais como o Espinilho e animais associados. Passamos também pelo trevo da cidade de Uruguaiana, cidade-gêmea de Paso de los Libres na Argentina. E, 70 km ao sul chegamos a Barra do Quaraí, cidade pequena com uma população de 4.012 habitantes[53] que faz divisa com a cidade uruguaia de Bella Únion com cerca de 12.200 habitantes[54] que, por sua vez, faz divisa com a cidade de Monte Caseros na Argentina com 37.236[55] formando a tríplice fronteira. Curioso observar que em cada divisa fronteiriça pelo Rio Quaraí as cidades triplicam o número da população. Entre as cidades-gêmeas Barra do Quaraí e Bella Union há uma ponte internacional de ligação, enquanto as cidades-gêmeas Bella Union e Monte Caseros somente travessia por barcos.

Início da noite a cidade estava praticamente vazia, comércio fechado, algumas pessoas conversando nas esquinas ou sentadas no banco da calçada (Figura 294). Nosso micro-ônibus se tornou a atração dos olhares. Pequeno território urbano logo avistamos o hotel na rua principal, único hotel da cidade e um dos poucos edifícios com quatro pavimentos. Ocupava todo o lote e acompanhava a esquina com um chanfro. Concreto, madeira e uma composição de quadros e retângulos harmonizavam um sólido cheio, denso de cores neutras

[53] De acordo com o Censo de 2010 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)
[54] De acordo com o Censo de 2011 do INE (Instituto Nacional de Estatística Uruguay)
[55] De acordo com o Censo de 2010 do Instituto Nacional de Estatística y Censos da República Argentina

(Figura 295). O hotel parecia deslocado do entorno de comércios e residências térreas muito simples e coloridas. Éramos os únicos hóspedes de um hotel quase fantasma. Suas proporções exageradas não condiziam com a demanda da cidade.

Ao entrar no hotel sentimos como se abrisse um portal do túnel do tempo, os móveis, pisos, lustres, decoração, ainda eram conservados como na década de construção, final dos anos 80 (Figura 296 a 298). Segundo a senhora responsável pelo hotel, atualmente, o movimento é muito reduzido, normalmente são biólogos e pesquisadores que tem estudos no Parque do Espinilho e se hospedam por ali. Nos relatou ainda os motivos para a construção do grande hotel, afirmou que havia um médium muito famoso na região que fazia tratamentos e curas espirituais, chamando milhares de pessoas vindas de diversas partes do país além de uruguaios e argentinos. Os atendimentos eram feitos ali mesmo no hotel (o que justifica várias salas privativas), e os demais quartos abrigavam todas essas pessoas vindas de regiões distantes. No entanto, em conversas posteriores com o proprietário nos contou outra versão, em que o grande hotel foi construído pela família Frecero devido o "comércio que na época era muito pujante além do conhecimento do projeto do parque do Espinilho, a beleza dos três rios que se encontram na ilha brasileira que, por vezes, já trazia muitos pescadores [...]. Nunca pensamos em médium é história inventada" – afirmou o proprietário do hotel. Entre dúvidas e controvérsias seguíamos habitando os mistérios do grande hotel.

Naquela noite gelada de sexta-feira, por volta das 20h00min, as ruas estavam desertas e não encontramos muitas opções de estabelecimentos abertos para jantarmos, a não ser o restaurante do posto de gasolina e o supermercado. É interessante ressaltar que quando fomos ao supermercado espantamos pelo seu tamanho em uma cidade tão pequena, nesse horário estava muito cheio e ouvimos pessoas falando em português e também em espanhol

e, além disso, os preços das mercadorias estavam nas duas moedas. Não havia dúvidas de que aquele tipo de comércio atendia não só a Barra do Quaraí, como também a Bella Únion e quiçá Monte Caseros.

Dia 09. Dia 01 de setembro de 2018, sábado, fomos acordados pelo barulho das folhas da janela que batiam com o vento. Uma manhã fria e nublada. Nos organizamos para atravessar a linha de fronteira. Barra do Quaraí e Bella Unión são separadas pelo Rio Quaraí e ligadas pela Ponte Internacional Rio Quaraí de 670 metro de comprimento. Paralela a essa ponte está o resquício histórico de outra ponte ferroviária de aço, que fazia o transporte de cargas do importante saladeiro de Barra do Quaraí. A ponte ferroviária foi inaugurada em 1887 e foi de grande importância para o transporte da mercadoria até o Rio da Prata e direcionado a outros países. Posteriormente, com o declínio dos saladeiros, a ponte foi adaptada para fazer também a travessia rodoviária com alterações no piso. Somente em 1976 que a nova ponte de concreto foi construída devido a fragilidade e riscos que a antiga ponte oferecia[56]. Um pouco distinta da fronteira molhada de Quaraí/Artigas e mais próxima de Jaguarão/Rio Branco, a centralidade da cidade de Bella Unión está localizada 6,5 km da Ponte Internacional, a maior distância percorrida pelo grupo.

[56] Informações históricas extraídas do site da Prefeitura de Barra do Quaraí: Disponível em: <http://www.barradoquarai.rs.gov.br/PDF/historia.pdf>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2019.


F292



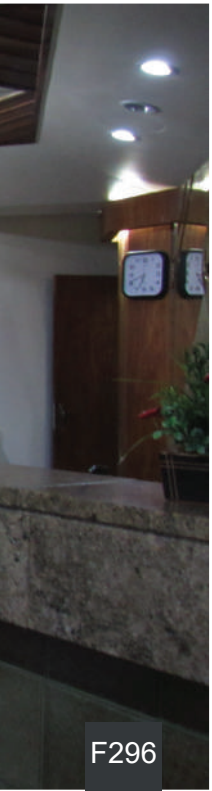

F295





F293


F294


F296


F297


F298

Às 9h00min saímos do hotel preparados para uma longa caminhada e também com guarda-chuvas, pois o dia estava muito instável (Figura 299). Do hotel estávamos cerca de 350 metros da ponte internacional, andamos pelas ruas de Quaraí em uma manhã muito calma. Vimos vendedores ainda com expressão de sono organizando suas mercadorias na loja, alguns cachorros dormindo debaixo dos bancos e pouco movimento de carros. Com calçadas largas andávamos em fileiras de três a quatro pessoas. Alguns moradores na janela de suas casas observavam curiosos a movimentação do nosso grupo.

Logo a frente chegamos na aduana brasileira, com sua arquitetura modelo semelhante as demais portas-controle que já havíamos percorrido. Passamos por ali tranquilamente enquanto um segurança da aduana, com o uniforme da receita federal, nos acompanhava com os olhos (Figura 300 e 301).

Nos deparamos com as duas pontes internacionais, a ponte histórica de aço que estava desativada e a atual, de concreto. Fomos contagiados pela beleza da antiga ponte, seu desenho, a cor da ferrugem e a vista do infinito túnel nos hipnotizava de tal forma que passamos um bom tempo por ali sem nos darmos conta. Paramos para tirar fotos dos diversos ângulos e detalhes, descemos até a borda do Rio Quaraí para ver de perto a sustentação dos grandes pilares circulares de aço. Debaixo da ponte o vazio, mas com algumas marcas de visitantes como os tocos de madeira queimado (Figura 302 a 306). Há dois anos, na primeira viagem, tínhamos colado um lambe em um dos pilares, porém não estava mais ali e não fazíamos ideia do que tinha acontecido.



F299


F300



F301


F302


F304


F305


F303


F306

Depois dessa pausa seguimos pela Ponte Internacional Rio Quaraí com aproximadamente 10 metros de largura (2 metros de cada lado para pedestre e 6 metros de via de mão dupla). A calçada para pedestre de concreto possuía um guarda-corpo metálico na extremidade externa e fradinhos e pequenas barreiras de contenção na face interna. Essa ponte permitia uma sensação maior de segurança do que a ponte entre Quaraí e Artigas. Optamos pela calçada do lado da antiga ponte acompanhando seu interessante desenho. O movimento de carros era moderado e não encontramos nenhum outro pedestre a não ser nosso grupo. O Rio Quaraí estava bem agitado e dessa vez não encontramos nenhum barqueiro, a não ser um pequeno barco com o nome de Corsário ancorado na borda do lado uruguaio.

Infelizmente tivemos que andar mais rápido, sem tempo para pausas em cima da ponte com gostaríamos devido ao início de uma forte chuva. O vento constante impedia que os guarda-chuvas e sombrinhas ficassem de pé, e logo no final da ponte o dilúvio! Sem pensar em muitas opções adentramos rapidamente na varanda de uma simples casa amarela na beira da estrada (Figura 309), não sabíamos a quem pertencia, se havia algum morador ali, ou não. Simplesmente nos acomodamos naquela pequena varanda de telha de fibrocimento.

Na varanda muitos objetos: escada, balde, toalha, roupa, bota, vaso de flor, corda e outras quinquilharias. Do lado esquerdo um trailer abandonado (Figura 308). Nós, os intrusos, à espera da trégua da chuva, não pensamos previamente sobre as consequências daquele ato, mas por sermos um grupo ganhávamos coragem para enfrentar qualquer desafio. Por sorte não tivemos nenhum impedimento. Ficamos ali por uns 15 minutos observando a chuva empossar o gramado e deslizar no asfalto (Figura 310).




F308




F307


F309


F310

Com uma leve garoa seguimos em direção ao centro da cidade de Bella Unión pela Ruta 3, sem calçamento andávamos no limite do acostamento enfileirados observando os acontecimentos na estrada (Figura 314 e 315). Reparamos que um senhor auxiliava um jovem a colocar sua moto em uma caminhonete, um pouco antes da aduana uruguaia, não tínhamos certeza de qual o motivo, se foi falha mecânica da moto, a chuva, ou mesmo uma forma de driblar a fiscalização (Figura 312). Na aduana os carros passavam lentamente em um movimento bem tranquilo, alguns eram parados e outros não. Um guarda observou nosso grupo, mas não nos direcionou nenhuma palavra. Uma porta semiaberta (Figura 311 e 313).

Provocamos a atenção dos motoristas que trafegavam por ali, alguns reduziam a velocidade para assistir a procissão dos estrangeiros coloridos, com suas tonalidades de sombrinhas e capas de chuva (Figura 316). A travessia mais longa que exigiu grande esforço físico e empenho. A chuva dificultava bastante, tanto no registro fotográfico da travessia como na própria caminhada. Grande parte do cenário percorrido estava repleto de vegetação, mas nos deparamos também com algumas casas simples, com o serviço de borracharia (*gomeria*), casas com placas anunciando a venda de plantas e artesanatos como o *"Vivero Antonita"* (Figura 317) e, curiosamente, alguns "altares" religiosos, um deles construído de pedras com uma pequena janela trancada rodeada por flores e escrito *"Virgen de Lourdes"* (Figura 319).

Pés cansados. Logo à frente encontramos uma parada de ônibus (Figura 318), sentamos um pouco ali para tomar fôlego, porque as paradas também são fundamentais no processo da caminhada, como nos lembra Adriano Labbucci (2013, p.51) "caminhar é parar: porque temos vontade, porque as pernas, porque o lugar ou a luz, porque [...]. Caminhar é parar: atividades humanas, demasiado humanas, incompatíveis com as máquinas e com o mito da velocidade".


F311


F312



F313


F314


F315



F316



F317


F318



F319

O corpo, pura resistência, que enfrenta as intemperes e burla a velocidade para conseguir se abrir e apreender as diversidades do caminho. E, durante essas paradas, começamos a nos questionar o quanto a distância geográfica entre as cidades-gêmeas poderia afetar no processo de integração, se era diretamente proporcional, inversamente, ou se não cabia tal comparação. Depois de vivenciarmos as travessias e capturar as vozes fronteiriças entenderíamos que as variáveis são infinitas, mas que há situações em que a distância propicia novos desejos e outras maneiras de interagir com um território binacional.

Continuamos o trajeto em silêncio, escutando o barulho dos carros, da chuva e dos pássaros, testando nossos limites físicos e também psíquicos. Aquele trajeto nos fez revisitar muitas memórias, refletir sobre todas as travessias já experienciadas e perceber que aquela nossa carteira de identidade, apresentada na primeira aduana, ganhara uma nova forma. Experiências que marcam e deixam cicatrizes. Caminhar é questionar o que se encontra no caminho e se questionar como corpo cidadão, pois “caminhamos sempre em um contexto natural e, também, social” (LABBUCCI, 2013, p. 51).

Aproximando do limite urbano de Bella Unión nos deparamos com bairros à margem, marginalizados. Do lado direito da *Ruta* 3 residências de algum empreendimento habitacional, casas que se repetiam e ao mesmo tempo se diferenciavam em suas apropriações, além de igrejas e escolas (Figura 320). Enquanto do lado esquerdo, ocupações de casebres improvisados de madeira, lona e fragmentos diversos que através de técnicas criativas sobrepunham os materiais para estabelecerem seu abrigo (Figura 321).


F320


F321

Uma cena forte que marcou essa travessia foi a passagem de uma criança de aproximadamente 6 ou 7 anos de idade correndo entusiasmada com uma galinha no colo e entregando para uma mulher, provavelmente sua mãe. Imaginamos que talvez a conquista daquela galinha tenha sido a garantia do almoço da família. Uma realidade que não convivemos diariamente no conforto do nosso lar, mas que se repete cotidianamente em milhares de famílias, inclusive fronteiriças.

Um pouco mais adiante, complementando o contraste urbano, nos deparamos com o grande *free shop* Macanudo. Formado por um bloco branco isolado com um grande estacionamento, entramos um pouco no hall do *free shop* e sentamos em sofás confortáveis para descansar. Dali observamos a movimentação de alguns carros luxuosos e a entrada e saída de clientes com sacolas de compras. O segurança do local ficou atento a nossa movimentação, receoso que pudéssemos causar algum problema. Não nos sentimos confortáveis naquele lugar e logo continuamos o trajeto.

Ininterrupta chuva fina nos acompanhou em toda travessia, aos poucos o aglomerado de residências e comércios começavam a surgir ainda na grande avenida da *Ruta* 3. Quando aproximamos da lateral do Neutral, outro grande *free shop*, percebemos o grande muro que formava para o pedestre. Dobramos na rua General José Artigas, adjacente a esse free-shop, e deparamos com um pátio aberto de estacionamento e logo atrás uma praça que acolhia o centro de informações turísticas de Bella Unión (Figura 322 a 324).



F322



F323


F324

O centro de informações turísticas foi a salvação do grupo, ali o generoso informante Pochocha nos ofereceu água, café, banheiro e até secadora elétrica para secarmos nossas roupas e nos aquecermos. Muito curioso, ficou intrigado com a nossa aventura de fazermos a travessia a pé e ainda mais em dia de chuva. Chovia mais forte e tínhamos um encontro marcado com Bodeja um responsável da alcaldía de Bella Unión, no entanto, em um gesto altruísta nos comunicou que iria ao nosso encontro no centro de informações, visto a instabilidade do tempo.

Enquanto esperávamos aproveitamos para conversar com Pochocha, uruguaio, morador de Bella Unión que possui parentesco com brasileiros por parte materna. É um dos funcionários do centro turístico e nos relatou que muitos brasileiros e argentinos visitam Bella Unión pelo turismo comercial dos *free shops*. E, pessoalmente, costuma utilizar o lado brasileiro para comprar alimentos, "[...] para nós a cotação do real é bastante acessível, nós compramos muito pouco aqui toda parte de comida, compramos muito azeite, arroz, macarrão, gás em Barra do Quaraí" – complementou Pochoca.

Relacionado a essas compras em Barra do Quaraí, Pochocha afirmou que a fiscalização na aduana brasileira é muito tranquila "tu passas ali sem apresentar documentação, tu entra e sai normalmente!", porém, quando a polícia rodoviária federal de Uruguaiana faz a fiscalização é mais rigorosa "[...] eles vem quando quiserem, não tem uma data, mas nós informamos entre amigos para não termos problemas". Enquanto a aduana de Bella Unión sempre teve um controle maior, principalmente de cargas em grande quantidade "[...] em quantidade é muito difícil se passar. Nem pelo rio, porque aqui a espessura do Quaraí é bem mais larga, diferente de Artigas, por exemplo" – atestou Pochoca.

Quanto a ligação de Bella Unión com a Argentina, Pochocha nos relatou que "não é tão fluída como com o Brasil", principalmente porque não há ponte internacional para a cidade de Monte Caseros, somente por barcos e lanchas que não funcionam fim de semana. Acredita que por isso há um distanciamento entre as cidades. Enquanto que com o Brasil, além da ponte, há o transporte coletivo que faz a travessia internacional:

> O ônibus aqui é pela empresa uruguaia *Norteño* são dois ônibus que fazem a linha Bella Unión e Barra do Quaraí, há um tempo atrás tinha uma linha brasileira que vinha para cá que era o Perini, mas agora já não funciona. Várias vezes eu fiz essa viagem de ônibus, passa de meia em meia hora. As crianças uruguaias que moram no Brasil, mas estudam em Bella Unión ganham desconto na passagem, sendo que para os estudantes do primário a passagem é gratuita – são aqueles que usam as túnicas brancas e laços azuis de fácil identificação (risos) (Pochocha).

Segundo Pochocha, o fato de uruguaios trabalharem e/ou estudarem em Bella Unión e residirem no Brasil está se tornando cada vez mais frequente, justamente na atual inflação do Uruguay, os preços de aluguel, eletricidade e água são bem mais em conta.

Nesse momento da conversa chegou Bodeja com toda sua simplicidade e atenção. Agradecemos pelo seu deslocamento até nosso encontro; explicamos o que estávamos conversando com Pochocha e abrimos a conversa para que pudesse contribuir sobre suas experiências nas relações de integração entre as cidades-gêmeas. Bodeja, que faz parte da equipe administrativa da Alcaldía, nos relatou que a relação com o Brasil é muito boa, participa de um comitê trinacional e dali propõe os convênios de cooperação. Citou que o hospital de Bella Unión acolhe as emergências de Barra do Quaraí:

> [...] a ambulância não poderia atravessar a fronteira, mas fizemos um acordo entre municípios e com a aduana para podermos passar em casos de emergência. São convênios de cooperação, o ser humano precisa dessa

> ajuda mútua, mas não está nada regularizado. A burocracia é muito grande para regularizar (Bodeja).

Nos relatou também que a construção da ponte internacional foi feita com financiamento brasileiro, no entanto, sua manutenção está a cargo dos uruguaios. De forma análoga, Bodeja exemplificou vários outros casos em que os convênios de cooperação auxiliam, como o empréstimo do maquinário brasileiro; as tratativas para fazer da ilha brasileira uma ilha turística de responsabilidade dos três países; o novo projeto de implantar nas escolas primárias e secundárias o ensino de português/espanhol, dentre outras.

Bodeja reconhece que ainda há muito para se avançar quanto as políticas fronteiriças, e o fato da alcaldía ter pouca autonomia econômica e de decisões – por responder primeiro a intendência departamental – acaba prejudicando e atrasando o processo, ressaltou a problemática da questão ambiental:

> Bella Union só tem 45% do saneamento em toda a cidade, nosso esgoto é despejado no Rio Uruguay e a parte de Barra no Rio Quaraí. Temos dois problemas ambientais, esse do saneamento e outro sobre os agrotóxicos da plantação de cana-de-açúcar que acaba despejando agrotóxicos muito fortes nos rios e matam peixes prejudicando mais adiante os pescadores. Estamos planejando que isso se altere. E a legislação brasileira é mais flexível quanto a comercialização dos agrotóxicos então há muitos "*formigadores*" (contrabandistas) que fazem esse contrabando para o Uruguay" (Bodeja).

Bella Unión é considerada a capital Nacional da cana de açúcar, segundo Bodeja são mais de 1000 cortadores de cana, sendo que destes 350 são brasileiros. A produção de cana é destinada para três produtos: o açúcar, a energia (queima de biossama para produção de eletricidade) e o alimento para animais. O maior problema dessas plantações são os impactos ambientais que geram danos coletivos como a poluição dos rios.

Uma outra questão levantada foi sobre os *free shops*, no caso de Bella Unión faz apenas seis anos que possuem esse tipo de comércio, são 7 *free shops* no total, e a maioria se encontra no centro da cidade. No entanto, há questões positivas e negativas da instalação dos *free shops*. Dentre as vantagens apontadas por Bodeja estão: o aumento do mercado de trabalho que garante mais empregos; o fluxo de turistas tanto de brasileiros como de argentinos e as contrapartidas exigidas para as melhorias urbanas da cidade. Como desvantagens destaca: o trabalho nos *free shops* são bem abusivos, o trabalhador tem uma carga horária de 13 horas diárias e os salários são muito abaixo do que o sindicato prevê; o número de lixo produzido pelos *free shops* são exorbitantes cerca de 7 toneladas por dia de embalagens, caixas e plásticos em que o custo da destinação final fica a cargo do município e; as contrapartidas não são satisfatórias sendo o diálogo do município com a administração dos *free shops* nem sempre pacífico. Por fim, Bodeja alertou: "o Brasil quer instalar os *free shops*, mas tem que pensar nas consequências e danos que também causam para o município".

Uma conversa muito calorosa que versou sobre diversos assuntos e nos ajudou a compreender que mesmo sendo uma fronteira molhada, de maior distância entre centralidades, o desejo e os esforços para integração política e social permanecem. Nessa conversa foi importante perceber o papel do elemento ponte, que não só liga fisicamente, mas também facilita as conexões e intercâmbios econômicos, sociais, culturais, o que diferencia a relação uruguaia entre Brasil e Argentina. Saímos dali nos sentindo muito bem acolhidos e abraçados pelos *hermanos,* que de maneira tão atenciosa nos auxiliou com a apreensão desse território trinacional.

Naquele sábado chuvoso, começo da tarde, seguimos nossa caminhada pela rua General José Artigas, praticamente vazia com poucos pedestres e carros. As calçadas largas abrigavam muitas árvores, mas estavam secas nessa estação do ano (Figura 325). Em cada quadra nos deparamos com edificações diversas entre residências, prédios institucionais, pequenos comércios locais e o contraste dos *free shops* que estavam pulverizados naquela extensa rua (Figura 326). Alguns detalhes nos despertavam interesse como algumas escritas urbanas de pichações e grafites; os mercados de frutas e legumes nas calçadas; quadras públicas de esporte e a limpeza urbana de modo geral (Figura 327 a 329). No entanto, fomos surpreendidos por um grande trecho em reformas, as calçadas e rua haviam sido quebradas e com a chuva se tornou um grande complicador (Figura 330). Driblando pedaços de ladrilhos, cascalhos e redes de sinalização avistamos o prédio da intendência (prefeitura), que curiosamente dava frente para outro *free shop*.

Mais uma quadra a frente chegamos na praça principal 25 de agosto. Uma praça encantadora por seu desenho, paisagismo, mobiliários e conservação. Inclusive o mobiliário era o mesmo da praça de Artigas. Possuía banheiros públicos semienterrados e um quiosque de alimentação. No centro da praça observamos de um lado a Igreja Santa Rosa de Lima e do outro lado um colégio público. Neste dia chuvoso só nosso grupo percorria a praça, mas lembrando da viagem anterior, no verão, estava repleta de usos (Figura 331 a 335).


F325





F326





F327



F328



F328



F330


F331






F332


F333


F334


F335


F336


F337


F338

Em direção ao porto de Bella Unión chegamos a um grande parque que voltava seus bancos para o Rio Uruguay e para a vista da cidade de Monte Caseros, na Argentina. Um parque bem diverso com playground, quadras esportivas, quiosques com churrasqueiras, bancos, canteiros gramados e arborizados. Fomos capturados pelo barulho da água batendo levemente nas pedras e nos barcos ancorados. Encontramos somente um senhor rodeado por nove cachorros vasculhando um container de lixo e um jovem pescando na borda do rio. Um silêncio quase ensurdecedor, mas que nos acalentava. Ficamos ali por um tempo, nos aproximamos mais das pedras, da água e sentimos o vento molhado (Figura 336 a 338).

Retornamos para a praça e fomos ao encontro do senhor João, agrônomo e mestre em gestão ambiental, atualmente é membro do Movimento Transfronteiriço da ONGs Grupama e defensor do Projeto Corredor Biológico Trinacional na região. Abriu a porta de sua casa para nos atender. Diferente da porta-controle da aduana, essa porta singela de madeira nos acolheu com afabilidade (Figura 340). Em um sobrado muito simples e acolhedor João nos recebeu com tamanha simpatia, nos convidou para sentarmos nas poltronas da sala e se acomodou em uma pequena cadeira de praia. Uma casa graciosa com muitos quadros e decorações. Um dos quadros nos chamou atenção, todo envidraçado dependurado na parede da sala. Parecia uma pintura sobre um tecido, entre cores alegres contava a história de um povoado, casinhas, vegetações, plantações, o rio com peixes e a movimentação dos habitantes (Figura 341). Não identificamos de onde era a pintura, mas nos despertou a curiosidade.



F339


F340


F341

Entusiasmado João nos contou sobre o projeto do corredor biológico trinacional que desde 2004 é idealizado e aos poucos adquire conquistas, abarca a ilha brasileira, o parque do espinilho e uma área próxima ao Rio Miriñay na Argentina. Reconhece que as tratativas com a Argentina foram mais difíceis, "parece que eles sempre têm uma barreira para o diálogo", enquanto com o Brasil o processo é mais fluído "[..] eu não sei porque, mas nos damos muito melhor com o Brasil do que com a Argentina, não sei se é pelo povo ou pela história. O Brasil tem um povo amigo, não é mesmo?" – afirmou João. Descobriram que toda região é composta por mata nativa e abriga várias espécies de fauna e flora raras. Nos relatou um pouco sobre as fases do empreendimento.

> Em 2007 fizemos um convênio com a Universidade da República de Rivera e isso foi muito bom, o dinheiro era muito pouco, mas conseguimos custear as passagens dos estudantes para fazer o diagnóstico de mamíferos, anfíbios e também o diagnóstico sócio ambiental. Em 2013 o então presidente Mujica assinou o decreto que reconhece toda essa região como área natural protegida para conservar toda essa biodiversidade (João).

João acredita que todo esse esforço do movimento da ONG também foi uma oportunidade para conhecer de perto a história e cultura dos outros países, "as vezes vamos conversar sobre problemas na nossa cidade e percebemos que são similares aos deles também". Assim nos relatou como se sente bem morando em uma cidade de fronteira, considera um convívio enriquecedor e de intercâmbios culturais. Antigamente percebia a cidade de Barra do Quaraí como um *"hermano más chico"* devido suas pequenas proporções, no entanto, depois da emancipação da cidade percebeu um grande desenvolvimento "*y hoy merece todo mi respeto* (risos)" – expressou João.

João ainda nos mostrou fotos e mapas do corredor biológico (Figura 339); comentou sobre a flexibilidade da aduana brasileira e a rigidez da aduana argentina; dos problemas

ambientais que enfrentam com o lixo e esgoto; e, da pouca autonomia que a cidade de Bella Unión possui para solucionar os problemas de forma rápida. No fim da nossa conversa ainda nos ofereceu um refresco e se prontificou a nos levar de carro até Barra do Quaraí. Agradecemos o convite, mas a nossa intenção era voltar no ônibus internacional para perceber os acontecimentos do trajeto.

Novamente passamos pela praça e aguardamos na parada de ônibus o próximo para Barra do Quaraí. Junto com nosso grupo mais umas cinco pessoas também estavam à espera. Cerca de 20 minutos chegou o ônibus alaranjado da companhia *Norteño* (Figura 342). Pagamos o transporte em real e o troco foi devolvido em pesos, não entendemos muito bem a conta do motorista, mas logo nos sentamos. Um transporte bem precário em condições de segurança e limpeza. A trepidação nas ruas de paralelepípedo fazia vibrar todo o corpo.

Dentro da cidade o motorista trafegava com a porta aberta e assim pegava cada passageiro. Quando chegou na *Ruta 3* fechou a porta. Um pouco mais adiante o ônibus entrou em um bairro da periferia com pavimentação de saibro, haviam muitos buracos e poças de água, demoramos mais um pouco nesse trajeto pela combinação da precariedade da pavimentação e pelo novo início da chuva (Figura 346). Próximo ao *free shop* Macanudo subiram duas jovens estudantes que apresentaram um cartão da empresa e o motorista rubricou em cada uma delas, um controle das passagens estudantis.

Próximo a aduana de Bella Unión o ônibus parou em uma faixa lateral e um guarda subiu um dos degraus, olhou para o interior, fitou por alguns segundos os passageiros e abaixando a cabeça para o motorista consentiu o prosseguimento da viagem (Figura 344).



F342


F343


F344


F345


F346



F347

Uma cena que não durou um minuto e seguimos a travessia, fato curioso, mas que não nos constrangeu. Ficamos imaginando que tipo de julgamento aquele guarda teria em somente alguns instantes de observação. Possivelmente sua presença era uma obrigatoriedade do sistema, uma presença que demarca um limite e deseja impor uma ordem, mas que na prática cotidiana já não fazia tanto sentido. Passamos pela ponte Internacional e na aduana brasileira não paramos, não vimos movimento algum de guardas ou da receita federal, parecia abandonada (Figura 345). Logo na esquina do hotel descemos na parada de ônibus específica para esse translado internacional (Figura 347).

Ainda neste começo da noite tínhamos agendado uma conversa com Patin, vereador da cidade de Barra do Quaraí, por ocasião da chuva e pelo horário marcamos a entrevista no hotel em que estávamos hospedados. Pontualmente Patin compareceu e nos emaranhou em uma longa conversa de assuntos diversos como saúde, econômica, educação e tramites políticos. Muito tranquilo estava disposto a contribuir com toda sua experiência enquanto vereador e também cidadão fronteiriço.

Secretário de saúde por muitos anos Patin iniciou a conversa explicando as dificuldades relacionadas a esse tema em Barra do Quaraí, uma cidade pequena que não possui hospital, somente um centro de atenção à saúde. A cidade referência mais próxima é Uruguaiana que está a 70 Km de Barra, o que influencia os acordos e convênios com a cidade-gêmea Bella Unión.

> [...] nós aqui tivemos uma realidade que sempre a comunidade teve acesso ao hospital público de Bella Unión, só que esse acesso sempre foi em uma relação de boa vizinhança. Nosso governo então firmou um primeiro contrato em 2011, uma proposta de contratar os serviços do Uruguay. Urgência, emergência e serviços de exame, isso durou até 2012 e em 2013 não se renovou esse contrato. Mas se conseguiu contratar uma empresa que é de

> serviço de urgência móvel que eles passaram a ofertar inclusive médicos para atender aqui, aí se criou uma outra relação. Houve toda uma discussão nas cidades de fronteira e se foi vencendo as etapas. Hoje há um reconhecimento das prestações de serviço dos médicos uruguaios aqui, mas exigiu a documentação fronteiriça deles (Patin).

Fica nítido o desejo e o empenho dos moradores e responsáveis das cidades-gêmeas nessas tratativas de integração, porém há muitas barreiras burocráticas. Segundo Patin, o contrato de 2012 não foi renovado porque o repasse financeiro que Barra do Quaraí transferia para o hospital de Bella Unión, para custear os atendimentos dos brasileiros, não chegava diretamente para o hospital. Em um primeiro momento os bancos cobravam cerca de 30% do valor para fazer as transações, então foi preciso entrar na justiça para isentar esses encargos. Quando conseguiram aprovação judicial esse dinheiro caia diretamente no ministério da saúde do Uruguay, ou seja, era redistribuído entre vários outros municípios. Por esse motivo o hospital não conseguiu renovar o contrato. E muitas outras tentativas de projetos integradores deixam de ser efetivados devido as distintas legislações e burocracias internacionais envolvidas.

Uma outra questão levantada, ainda referente a área da saúde, foi quanto ao registro dos "nascidos vivos" (expressão usada por Patin), acontece que muitas mães brasileiras que residem no Brasil ganham os filhos no hospital uruguaio no qual é feito o registro da criança. Mesmo que depois consigam a dupla nacionalidade no consulado brasileiro "o registro nacional de nascidos vivos não consta como cidadão barrense, então o sistema de dados do ministério da saúde que é o dado oficial não consta, que é o dado da base de cálculo para uma série de coisas como estrutura vacinal" – Patin. Lembra que da mesma forma acontece com os óbitos no país vizinho, que é preciso de uma licença judicial para conseguir transferir

o corpo. Há casos em que conseguem rapidez nesse translado, mas se a morte foi causa de algum evento criminal complica ainda mais o processo.

Patin afirmou que a "fronteira é bem frágil", pois ao mesmo em que existe uma relação de proximidade e integração entre os povos, há pessoas que tiram proveito dessa porosidade fronteiriça para o tráfico de armas e a exploração sexual infantil, inclusive o registro da entrada de imigrantes não é feito em Barra do Quaraí, somente em Uruguaiana "se é um estrangeiro desavisado adentra o Brasil pela Barra do Quaraí sem a devida permissão". E, de acordo com Patin, os mecanismos de combate são muito poucos, não tendo a presença da polícia federal intensifica ainda mais. Reconhece também que essa proximidade entre Brasil e Uruguay é bem diferenciada, pois isso não acontece de forma tão amistosa como na fronteira entre Uruguaiana e Paso de los Libres.

Para Patin os governos federais deveriam olhar para as cidades de fronteira como uma região a ser desenvolvida, que precisa de suporte e não uma região de segurança nacional que impede e dificulta os investimentos estratégicos. "A nossa metade sul aqui do Rio Grande do Sul é uma das áreas mais pobres do Brasil, ou seja, a gente precisa modificar esse olhar, esse entendimento político dos governos centrais". Exemplificando o caso de Barra do Quaraí percebe que o PIB da cidade é um dos mais altos do Estado, mesmo a população sendo uma das mais pobres, fato justificado pelo controle dos grandes latifundiários que exploram a região e muitas vezes residem em outras localidades, ou seja, as riquezas produzidas não retornam para cidade.

Hoje, o comércio de Barra do Quaraí está aquecido pelo alto valor do dólar que valorizou o peso uruguaio e consequentemente as redes de supermercado da Barra atendem

"um público consumidor 25% vezes maior do que a população do município". Fato que absorveu a grande parte da mão-de-obra da cidade, mas que não contribuiu muito para a arrecadação do município, pois os valores de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) recolhidos primeiro são levados para a União e depois do cálculo geral que são repassados para cidades, sendo um valor baixo devido as proporções da cidade. Citou que os programas sociais do governo como bolsa família e Minha Casa, Minha Vida auxiliaram o desenvolvimento de Barra do Quaraí.

Patin ainda ressaltou que no caso de Bella Unión o contexto social ainda é mais delicado que em Barra, complementa:

> O Uruguay é um país pequeno com dificuldade de dar resposta as questões sociais, passou por muitos anos e décadas de exclusão social e concentração de riqueza, um modelo de gestão pública concentrador, né. Isso aí repercute na miséria e em todas dificuldades sociais da cidade e da população. É um cantinho isolado no país, a industrialização deles não avançou, só produzem coisas primárias e também grandes latifúndios. O que também não está muito diferente do Brasil (risos) (Patin).

Esse relato nos fez relembrar da nossa caminhada na entrada da cidade de Bella Unión, local de muita pobreza. Da mesma forma, o relato do senhor Bodeja confirma essa produção predominantemente primária como da extração canavieira. A posição geográfica dessas cidades-gêmeas também influencia na falta de apoio dos governos centrais. Nota-se a diferença de infraestrutura e incentivos quando comparamos as cidades do Uruguay que são capitais, como Rivera e Artigas, com as demais.

Por fim, Patin observou que é necessário respeitar as distintas legislações, entendimentos jurídicos e políticos do país *hermano*, mas ao mesmo tempo pretende-se "caminhar no sentido de que se facilite a vida dos fronteiriços, não ferindo a soberania e a

legislação de cada parte". A convivência das diferenças entre países é bem-vinda, muitas vezes são essas diferenças que os tornam unidos, a intenção dos acordos e da flexibilização está em garantir uma melhor qualidade de vida e não de tentar homogeneizar e romper com as diferenças. Agradecemos a solicitude de Patin e fomos descansar desse dia de muitas aventuras e aprendizados.

Dia 10. Dia 02 de setembro de 2018, domingo, manhã fria de garoa. Tínhamos destinado a parte da manhã para conhecermos um pouco mais da cidade de Barra do Quaraí, e também escutar um pouco mais das vozes dessa cidade.

Saímos do hotel às 9h00min e a rua principal, mesmo em uma manhã de domingo com tempo instável, possuía o movimento dos supermercados, tanto de carga e descarga de produtos como de consumidores. As largas calçadas eram ocupadas por vegetações de porte médio, postes de iluminação, bancos com base de concreto de assento e encosto em madeira e grandes blocos quadrados de floreira que variavam as espécies. O desenho de mobiliário era incomum, as floreiras altas ocupavam o centro da calçada rodeado por cadeiras, uma espécie de sala de estar, no entanto, dependendo da altura da vegetação impedia a visualização da rua ou da outra pessoa sentada no banco a frente. As cores variavam entre amarelo, roxo e verde. Um mobiliário muito particular que identificava a cidade (Figura de 348 a 350).

Algumas lojas também estavam abertas e expunham suas mercadorias na calçada, principalmente guarda-chuvas, sombrinhas e vestuários de inverno. A maioria das casas eram térreas e muito coloridas, variavam entre alvenaria e madeira. Na mesma rua do hotel encontramos uma nova praça, que na nossa última visita há dois anos ainda não existia. Um

pouco escondida no meio do lote fomos surpreendidos por seu tamanho, paisagismo e variedade de equipamentos. Dividida em três ambientes: um espaço de estar com bancos e floreiras; um playground composto por brinquedos de plástico e metal colorido e, uma última parte esportiva com quadra de futebol e pista de skate. Naquele horário não havia nenhum uso (Figura 351 a 353).

Contornamos a quadra residencial e voltamos para a rua principal para visitar o museu do senhor Albino, que segundo ele é não é um museu, mas sim "um galpão normal que eu vou guardando coisas". Vendedor, historiador, compositor e músico o senhor Albino construiu ao logo de 50 anos um enorme acervo de objetos coletados na região. Ao entrar no estabelecimento deparamos com um simples comércio de venda alimentícia. Logo atrás de uma das prateleiras o grande acervo que ocupava mais espaço que o próprio comércio. Em uma organização própria em prateleiras e grandes mesas distribuiu todo o material coletado, desde pedras, moedas, selos, livros, canetas, brinquedos, fotografias (Figura 354 a 357). Em um relato emocionado nos contou sua motivação:

> [...] nesses 50 anos que eu estou guardando coisas é meu esforço, eu vou guardando porque eu gosto, porque eu gosto que chegue um aluno e que fique com os olhos brilhantes de ver uma pedra, de ver um livro, de ver uma história, de ver uma fotografia. Então esse é o meu prazer, faço isso porque gosto [...]. Quando a gente recebe a visita de vocês é aí que está o pagamento do meu trabalho. Aí o trabalho fica reconhecido [...]. Eu fico o dia inteiro trabalhando, todo mês trabalhando, e quando sobra um tempo no domingo de tarde já estou saindo para o campo, saio pelas costas de rios para catar qualquer coisa que eu encontrar (Albino).



F348



F349



F350


F321


F352


F353



F354


F355


F356



F357

Para o senhor Albino essa fronteira não tem limitação é a mesma coisa nos dois lados, acredita nisso porque os primeiros habitantes viviam em uma terra só, encontrou fragmentos dos índios Guaranis de ambos lados, ou seja, a origem é a mesma. Nos contou ainda que tem amigos em Bella Unión que fazem o mesmo trabalho, colecionam várias coisas e vão trocando ideias e objetos repetidos. "[...] o começo é aquela máquina que está ali passando aquelas duas bolas de futebol, a máquina amarela, ali foi que eu comecei a trabalhar" – observou Albino. Senhor Albino costurava ali dentro sua lógica de descobrimentos, as vezes colocava coisas juntas de lugares e tempos diferentes para ficar mais harmonioso. Entre as armas de guerra dos Farrapos adicionava moedas, anéis, pedras, câmera digital de modelo mais antigo e relógio de bolso. Em uma das paredes dependurou metade de um corpo de manequim com o esqueleto da cabeça de um carneiro. Ficamos um pouco tontos com tanta informação, mas ao mesmo tempo admirávamos tamanho trabalho e dedicação, uma espécie de *collage* em três dimensões, em escala 1:1. A captura dos elementos como o recorte, a composição e testes de onde encaixar as peças e a cola, a decisão do lugar a ser colado, mas que nunca está posto de forma fixa permitindo sempre mudanças e adaptações semelhante ao ser fronteiriço.

Saímos daquele acervo anestesiados pelas histórias e curiosidades do senhor Albino. E, por fim, gentilmente nos pediu para divulgar seu trabalho para outros turistas, estrangeiros e assim, talvez, servir de inspiração para outros pesquisadores estudiosos na investigação desse território plural. Voltamos para a rua do hotel, rua Monteiro Lobato, para uma última conversa com representantes políticos e da comunidade de Barra do Quaraí. O encontro foi marcado em um centro de informática, local de trabalho de um deles.

Eram 10h30min e chegamos ao local combinado com uma chuva mais forte, Gelito e Roberto já nos esperavam. Um pequeno sobrado com vigas e pilares de madeira aparente, as paredes pintadas na cor verde e o piso vinílico de xadrez preto e branco. Prontamente nos acolheram e distribuíram as cadeiras em formato circular, diferente de outras conversas em posições hierárquicas, essa se apresentou de maneira mais democrática e confortável. Talvez uma das entrevistas mais longas, nos contaram sobre diversos assuntos mesclados as histórias verídicas, dentre os assuntos: a criação e avanços do movimento transfronteiriço da ONG; a história sobre a ponte de ferro e os antigos saladeiros; os acordos e processo de integração entre países; as fragilidades das leis ambientais; o turismo do Parque do Espinilho e turismo de pesca; a questão da Ilha Brasileira e o projeto do corredor biológico trinacional.

Gelito ocupa o cargo de vereador do município faz quatro anos, graduado em educação física também é professor de uma das escolas de Barra do Quaraí. Roberto é o atual presidente do movimento transfronteiriço de ONGs e também professor de informática. Ambos cidadãos barrenses determinados que tomam frente dos projetos de melhorias e integração da fronteira. Roberto iniciou a conversa contando que era impossível conhecer e contar sobre a história, a formação cultural e territorial de Barra do Quaraí sem vincular as cidades de Bella Unión e também Monte Caseros. Assim, desde 2004 reúnem representantes de cada um desses países e promovem ações do movimento transfronteiriço com o objetivo de “[...] trabalhar a questão da integração. Mostrar que esses três países, sobretudo essas três localidades, elas estão muito unidas e vinculadas” – ressaltou Roberto.

Ainda em 2004 iniciaram uma busca histórica sobre a construção da ponte de ferro, construída em 1915, e vinculada a ela o forte comércio dos saladeiros, local onde se produziam o charque que posteriormente era exportado para Montevidéu, Cuba e Europa.

Segundo Ricardo, no auge dos saladeiros só ali em Barra do Quaraí se abateu cerca de 90 mil cabeças de gado. A literatura sobre as charqueadas no Rio Grande do Sul é muito rica e de fácil acesso, no entanto, a investigação sobre os saladeiros exigiu um esforço maior. Ricardo ainda nos relatou que desde os saladeiros existe um forte processo de integração e interdependência da tríplice fronteira:

> [...] nesse saladeiro que houve aqui em Barra do Quaraí uniram-se o capital, os estanceiros e peões argentinos, uruguaios e brasileiros e construíram essa produção. Fizeram a prosperidade das três cidades da região, eles não estavam preocupados em, digamos, desenvolver só um lado, eles tinham o objetivo de desenvolver toda região – por mais que soubessem que eram divididas politicamente. Então esse foi o grande ponto, o grande marco de tudo que aconteceu depois em matéria de integração, de compartilhamento e de confidência, foi perceber que o saladeiro era um ponto de união que aconteceu historicamente e desenvolveu a região do ponto de vista econômico (Ricardo).

A partir dessas descobertas históricas os países se uniram em uma organização não governamental para incentivar e promover a integração não só do fator econômico, como foi no caso dos saladeiros, mas principalmente na questão ambiental, política e cultural, "[...] do ponto de vista governamental há, talvez, um relacionamento mais distante, mas não do ponto de vista da sociedade civil organizada" – concluiu Roberto. Um dos grandes projetos que está em curso é o do corredor biológico trinacional, projeto que nos foi detalhado em Bella Unión pelo senhor João no dia anterior.

Um dos aspectos preocupantes levantados por Ricardo foram as divergências entre as legislações ambientais de cada país. Segundo ele é inaceitável o mesmo trecho do curso do rio possuir três períodos diferentes de piracema, ou seja, não há um diálogo e consenso entre os pescadores na definição da época de defesa do rio. De forma análoga a proibição ou

permissão de áreas diferentes para a pesca dificultam e inviabilizam acordos para o turismo pesqueiro. São questões como essas que são escritas pela ONG e levadas para responsáveis do Mercosul que possam auxiliar na mediação nesses aspectos de integração.

Gelito seguiu a conversa afirmando que percebe as cidades-gêmeas como um só território, em que o rio para os cidadãos não possui toda essa representatividade internacional, mas sim o enxergam como um rio comum que abastece a cidade e serve também para o lazer. Para ele as trocas entre países ocorrem de forma fluída, natural, uma vez que as dinâmicas das cidades de fronteira são diferentes, "pois uma cidade como Barra do Quaraí que possui 4 mil habitantes possuir 3 postos de gasolina, 4 grandes redes de supermercado, cerca de 30 taxistas, só se justificam pelo fato de atender também uruguaios e argentinos" – afirmou Gelito

No entanto, também fez a mesma observação que o uruguaio Bodeja, de que a relação de integração entre brasileiros e uruguaios é mais próxima do que com os argentinos. A dificuldade de não ter uma via terrestre que ligue Bella Unión a Monte Caseros inviabiliza as trocas, como explicou Gelito: "porque para chegar lá tem uma lancha que é habilitada que trabalha de segunda a sexta, tu tens que pagar um valor entorno de R$ 20,00 para ir e R$ 20,00 para voltar. Não é muito, mas já é uma dificuldade para muitas pessoas". Enquanto isso o projeto da ponte está só no papel.

Tanto Gelito como Roberto frisaram sobre a importância do papel das Universidades em pesquisas nos territórios de fronteira, mas que só recentemente as Universidades

brasileiras como a UNIPAMPA[57] e a UFSM[58] têm demonstrado interesse, pois grande parte dos trabalhos eram feitos por escolas uruguaias e argentinas. Principalmente na questão ambiental Roberto foi bem enfático: "Nós sempre pregamos enquanto movimento que o meio ambiente não pode ter fronteiras, meio ambiente sem fronteiras e fizemos isso durante muito tempo". E, por ser uma cidade pequena a ponta mais oeste do Rio Grande do Sul muitas vezes os governos centrais não prestam muita atenção, mas devido a repercussão e crescimento da ONG incluindo outros dois países esse movimento tem conseguido grandes avanços. Um dos novos projetos é relacionado sobre a "diplomatura trinacional" que une as universidades brasileira (UNIPAMPA), uruguaia (Udelar[59]) e argentina (UNQ[60]) em prol das questões do patrimônio cultural e histórico da região. Segundo Roberto "historicamente os governos enviam para as fronteiras os militares, hoje esse movimento que tem vindo para as fronteiras são as universidades, ou seja, a educação. É isso que tem poder de transformar".

Há uma contradição muito grande quanto ao posicionamento militar nas cidades de fronteira, ao menos pelo registro dos entrevistados é notório que na cidade de Barra do Quaraí não existe um controle efetivo da aduana e muito menos a presença constante de policiamento federal, como foi comentado por Patin anteriormente. Entretanto, segundo Ricardo e Gelito a cada dois anos o exército brasileiro realiza uma operação durante uma semana que gera mais impasses do que providências. Segundo eles o exército fecha a fronteira do lado brasileiro e coloca um grande tanque apontado para o lado Uruguaio:

[57] Universidade Federal do Pampa
[58] Universidade Federal de Santa Maria
[59] Universidad de la República Uruguay
[60] Universidad Nacional de Quilmes

> [...] eu acho que o exército é fantástico e tem uma função enorme, mas eles não veem que uma comunidade tão próxima não necessita de você colocar um tanque voltado para o Uruguay, não há nenhum perigo! A fronteira é pacífica não precisava, quebra um pouco, fica algo meio violento, não estamos em tempo de guerra estamos em tempo de paz. Somos tão delicados nessa questão da fronteira que essa atitude do exército brasileiro nos dói tanto quanto sendo um uruguaio, com é que eu vou chegar em um país amigo, em um país vizinho e vou encontrar um tanque? (Roberto).

De forma análoga nos citaram também o exemplo de quando a aduana do Uruguay cria entraves desnecessários. Certa vez em uma ação comunitária da campanha do agasalho receberam um caminhão de muitas roupas usadas em Barra do Quaraí, atenderam muitas famílias em situação de vulnerabilidade social, o evento realmente foi um sucesso. Assim, pensando nos vizinhos uruguaios, essa ação queria se expandir e também atender a cidade de Bella Unión, houve um acordo com o alcaide e responsáveis para organização do evento. No entanto, o caminhão com as roupas não foi autorizado a passar na aduana, mesmo sendo roupas usadas para fins sociais. De acordo com Gelito "as pessoas vão para os *free shops* compram bebidas, muitas vezes passam da cota permitida e a aduana não vê problema, estão acostumados a ganhar propina", e complementou Ricardo: "O MERCOSUL não existe para pobre". Fato que ratifica os estudos do sociólogo Zygmunt Bauman (1999) ao acreditar que as fronteiras são permeáveis, mas de forma seletiva.

Um outro assunto muito latente nessa região foi sobre a discussão da ilha brasileira, uma ilha que se localiza entre os Rios Uruguay e Quaraí que desde 1944 é uma área contestada pelo Uruguay. Para Ricardo "a ilha brasileira é brasileira e nunca vai deixar de ser brasileira. Eu vejo que alguns se incomodam hoje, mas antes nunca se incomodaram. E porque estão se incomodando agora? Por causa da má interpretação e má fé da imprensa e da mídia". Infelizmente muitos jornais tanto uruguaios como brasileiros exageram e especulam

sobre a ilha brasileira causando uma verdadeira confusão, porque os próprios moradores enxergam essa contestação como diplomática sem afetar nenhum interesse ou disputa. Tanto que a ONG tem se articulado para tornar a ilha brasileira uma área de integração trinacional complementando a ideia do corredor biológico. Uma área de preservação e turística em que os três países possam contribuir e também usufruir.

A conversa com Roberto e Gelito nos fez perceber o quanto o esforço da sociedade civil é importante para os avanços nas questões de integração e melhorias nessas cidades que estão distantes dos centros de poder. E, mais que isso, a mensagem que Gelito pretendeu difundir é do entendimento de que o fronteiriço é alguém que "vive em uma fronteira sem fronteiras" e que "se olhe para toda a região de fronteira como uma única" para assim conseguirem progredir na qualidade de vida dessas cidades-gêmeas (Mapa 12).

Agradecemos o tempo e a dedicação desses moradores em nos repassarem informações tão valiosas do território fronteiriço. Saímos dali com a sensação de que ainda existem muitas barreiras para se enfrentar, mas na mesma medida há vontade e inciativas para rompê-las e desenhar uma história diferente.

Por volta das 12h30min saímos de Barra do Quaraí com destino a cidade de origem, Pelotas (Mapa 13). Pós dez dias de viagem fazíamos essa longa travessia de retorno (Figura 358), foram oito horas de viagem em que revivíamos todas cidades, narrativas, encontros e percalços. Um emaranhado de informações que pesava nosso corpo, se no início da viagem tínhamos ansiedade e expectativas, agora temos sensações e lembranças. Voltamos para a mesma casa, mas já não somos os mesmos.

Legenda

limite político territorial

percurso de ônibus internacional

percurso a pé

rio Quaraí

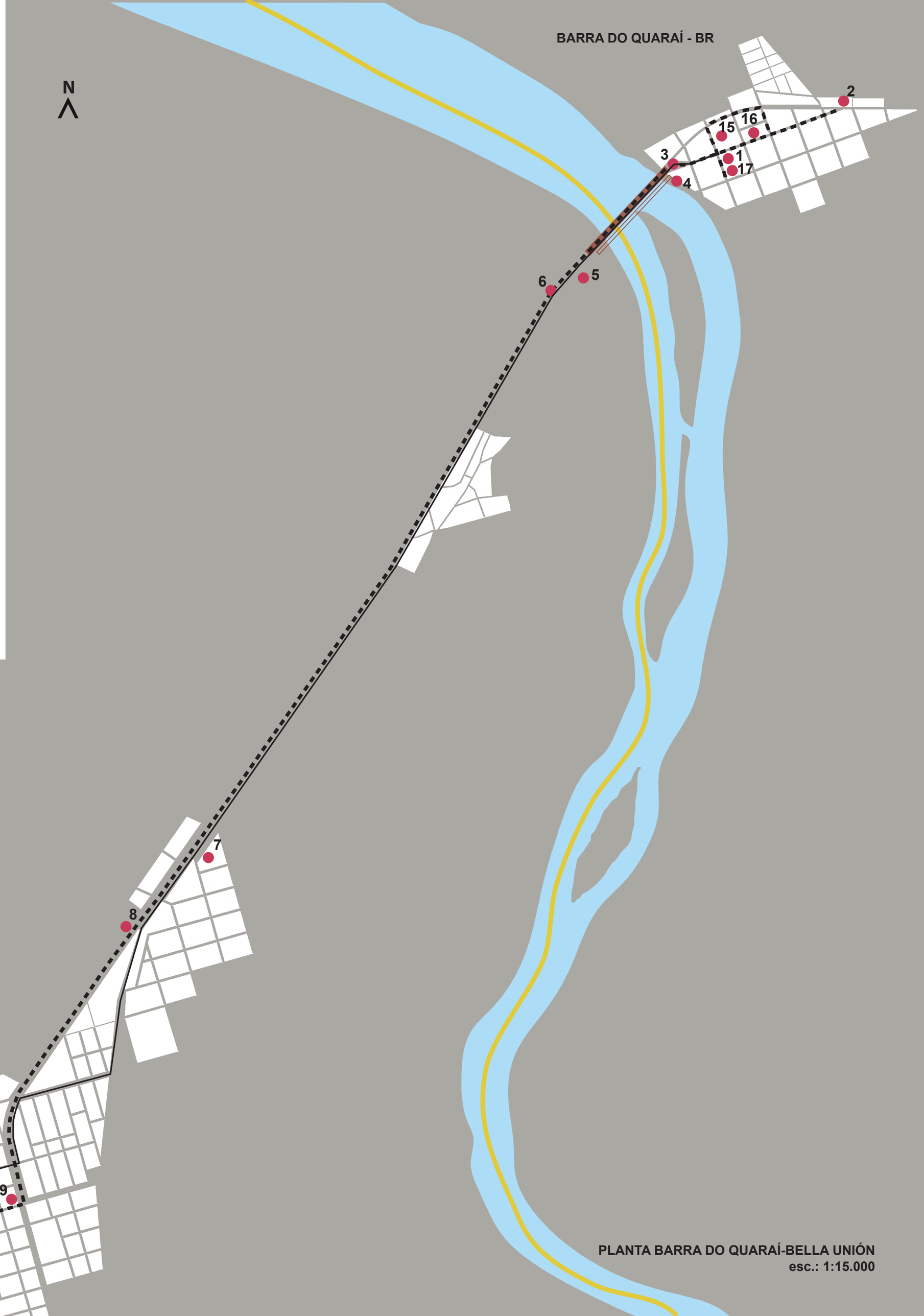
Antiga ponte de ferroviária

Ponte Internacional Rio Quaraí
650m de comprimento

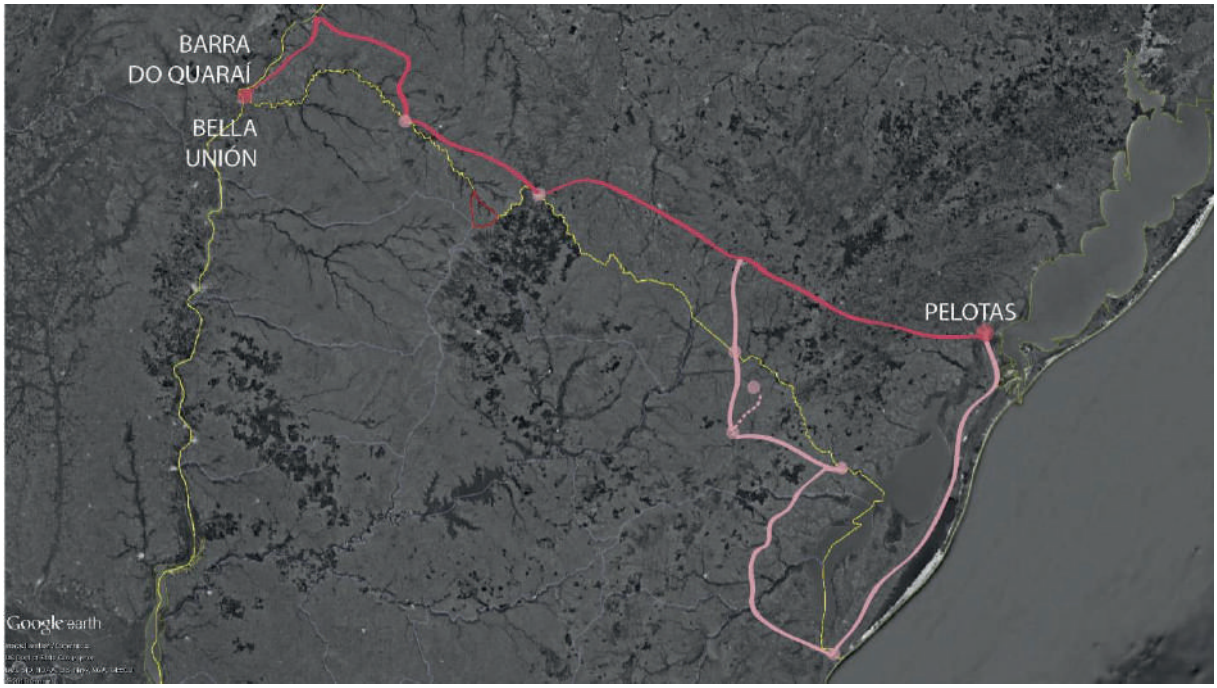
paradas

1. Hotel
2. Supermercado de Quraí
3. Aduana brasileira
4. Antiga ponte ferroviária
5. Casa abrigo
6. Aduana uruguaia
7. Residências do bairro periférico
8. Macanudo Free Shop
9. Centro de Informação Turística
10. Intendência de Bella Unión
11. Plaza 25 de Agosto
12. Parque General Fructoso Rivera
13. Casa do João
14. Ponto de ônibus internacional
15. Nova praça pública de Barra
16. Museu do senhor Albino
17. Centro de Informática

Mapa 12 - Mapa figura-fundo de Barra do Quaraí/Bella Unión com as sinalizações das paradas. Fonte: dos autores, 2018.




F358



Mapa 13: Mapa de percurso Barra do Quaraí/Bella Unión – Pelotas. Fonte: Google Earth, 2018. Edição dos autores.

> "Voltar para também é voltar de [...]. No entremeio do retorno triunfam a desordem, o caos, a embriaguez, a abundância. Experimentamos a confusão, a mistura das sensações, a incoerência das percepções. O gozo é acompanhado de sobressaltos em meio ao amontoado de informações recolhidas por um corpo que funcionou a todo vapor. Depois da maravilha do acontecimento, da festa do real, o retorno turva as águas e exige uma decantação" (ONFRAY, 2009, p. 90).

Por vezes a escrita desse apêndice foi evitada, não por ser desinteressante ou menos importante, e sim pelo contrário, porque exigia reviver cada instante das travessias, ou seja, passar por momentos intensos de alegrias e angústias novamente. Além disso o esforço

desse apêndice de tentar selecionar, fazer o julgamento do que seria registrado ou não, exigiu meses de dúvidas e inquietações. Por mais que a escrita às vezes seja repetitiva, uma leitura exaustiva em alguns momentos, ela consegue se aproximar da realidade que foi conviver com a repetição, o entusiasmo e o cansaço da viagem em um território de extensa complexidade.

Nos capítulos dessa dissertação todo esse emaranhado de informações coletadas pela cartografia sensível foi direcionado pelas principais pistas descobertas que respondem aos demais objetivos desta pesquisa.

FONTES FOTOGRÁFICAS

[Acervo Laburb, 2018]

CHUÍ/CHUY

F43 - A caminho das cidades-gêmeas Chuí/Chuy. Fonte: Fotografia de Humberto de Souza.
F44 - Parada na primeira aduana do Chuí/BR. Fonte: Fotografia de Humberto de Souza.
F45 - Hotel Ramírez no Chuí/BR. Fonte: Fotografia de Humberto de Souza.
F46 - Biblioteca municipal do Chuy/UY. Fonte: Fotografia de Humberto de Souza.
F47 - Prefeitura Municipal do Chuí/BR. Fonte: Fotografia de Lorena Resende.
F48 - Fachada da Mesquita árabe em Chuí/BR. Fonte: Fotografia de Lorena Resende.
F49 - Cúpula da Mesquita árabe vista externa. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F50 - Cúpula da Mesquita árabe vista interna. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F51 - Vista do bairro Nasser na Rua Onze. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F52 - Vista da Praça Portelinha na Rua Onze. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F53 - Destaque do grafite na Praça Portelinha. Fonte: Fotografia de Lorena Resende.
F54 - Canteiro central Chuy/Chuí. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F55 - Lojas do lado do Chuí/BR. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F56 - Lojas do lado do Chuy/UY. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F57 - Praça General Artigas no Chuy/UY. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F58 - Calçada da Rua Guaiba do Chuy/UY. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F59 - Vista da Rua Samuel Prillac do Chuy/UY. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F60 - Travessia na ponte de Barra do Chuí/Chuy. Fonte: Fotografia de Bianca Ramires.
F61 - Guarda-corpo na ponte de Barra do Chuí. Fonte: Fotografia de Lorena Resende.
F62 - Vista do Arroio Chuy. Fonte: Fotografia de Bianca Ramires.

JAGUARÃO/RIO BRANCO

F63 - Torre da Ponte Barão de Mauá. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F64 - Ponte Barão de Mauá. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F65 - Antigo eixo ferroviário em Jaguarão/BR. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F66 - Acampamento cigano em Jaguarão/BR. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F67 - Detalhe para roupas dos ciganos. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F68 - Cigana em Jaguarão/BR. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F69 - Vista geral do acampamento cigano. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F70 - Borda do Rio Jaguarão em Jaguarão/BR. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F71 - Lixos e entulhos na borda do Rio. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.

F72 - Chorume despejado no Rio Jaguarão. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F73 - Travessia debaixo da ponte em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F74 - Carro estacionado em local permitido. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F75 - Complexo de camelôs em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F76 - Mercadorias próximas a ponte em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F77 - Detalhe aos balaústres da orla de Jaguarão. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F78 - Vista do Cais do Porto em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F79 - Travessia de barco pelo Rio Jaguarão. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F80 - Churrasqueiras do Parque *El Remanso*. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F81 - Bancos de tijolo do Parque *El Remanso*. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F82 - Deck de madeira do Parque *El Remanso*. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F83 - Vista do Parque *El Remanso*. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F84 - Edificação eclética à margem do Rio Jaguarão. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F85 - Estacionamento do pátio dos *free shops*. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F86 - Bancos nos arcos da ponte em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F87 - Caminhada pelos trilhos da Ponte Barão de Mauá. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F88 - Ocupação irregular em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F89 - Encontro do senhor nos trilhos. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F90 - Construção do Shopping em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F91 - Vista da Rua V. Arrendondo em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F92 - Detalhe da esquina em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F93 - Praça Artigas em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F94 - Playground na Praça Artigas em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F95 - Criança subindo em árvore na Praça Artigas. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F96 - Praça Dr. Alcides Marques em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F97 - Playground na Praça em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F98 - Atividades na Praça em Jaguarão. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F99 - Rua dos *free shops* em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F100 - Vista da Rua Rambla em Rio Branco. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.

ACEGUÁ/ACEGUÁ

F101 - Vista dos Marcos de fronteira Aceguá/Aceguá. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F102 - Praça de Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F103 - Caminhada próxima aos marcos. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F104 - Rua comercial da cidade de Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.

F105 - *Viviendas de Mevir* em Aceguá/UY. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F106 - Vista da Avenida Internacional em Aceguá/UY. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F107 - Lixo no canteiro em Aceguá/Aceguá. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F108 - Praça pública em Aceguá/BR em manutenção. Fonte: Natália Lohamann.
F109 - Placa sobre saneamento integrado em Aceguá/UY. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F110 - Homens e maquinários na Avenida José Artigas. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F111 - Vista do canteiro central sentido oeste. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F112 - Vista do canteiro central sentido leste. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F113 - Marco fronteiriço no canteiro central. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F114 - Vista dos comércios da Rua 504 em Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F115 - Comércio informal de tapetes em Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F116 - Comércio informal de estofados em Aceguá/UY. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F117 - Vista dos *free shops* em Aceguá/UY. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F118 - Prefeitura de Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F119 - Entrevista na Prefeitura em Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F120 - *Alcaldía* em Aceguá/UY. Fonte: Governo de Cerro Largo, 2017.
F121 - Entrevista na *Alcaldía* em Aceguá/UY. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F122 - Vista da periferia de Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F123 - Destaque para animas na rua em Aceguá/BR. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F124 - Detalhe casa com características rurais. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.

SANTANA DO LIVRAMENTO/RIVERA

F125 - Início da travessia em S. Livramento/Rivera. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F126 - A linha imaginária de um marco a outro. Fonte: Fotografia de Rubens Leal
F127 - Residência em S. Livramento/BR. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F128 - Depósito de madeira em Rivera/UY. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F129 - Vista panorâmica das cidades-gêmeas. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F130 - Vista do canteiro central limítrofe. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F131 - Placa de anúncio de venda de lenha. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F132 - Corte de lenha no canteiro central limítrofe. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F133 - Lixo no canteiro central. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F134 - Bancos de concreto no canteiro central. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F135 - Detalhe para cavalo no canteiro central. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.

F136 - Detalhe para paineiras no canteiro central. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F137 - Placa de trânsito alerta de aclive. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F138 - Tipologia de residência brasileira. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F139 - Tipologia de residência uruguaia. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F140 - Marco Fronteiriço no topo das pedras. Fonte: Fotografia de Valentina Machado
F141 - Vista do canteiro central no topo do Marco. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F142 - Uso no banco do canteiro da Av. Paul Harris. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F143 - Detalhe para floreiras de pneus coloridos. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F144 - Senhor sentado no banco do canteiro. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F145 - Barraca de troca de chip de celular. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F146 - Venda de redes e objetos no canteiro central. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F147 - Praça Internacional de Livramento/Rivera. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F148 - Edifício da Receita Federal em Livramento. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F149 - Caminho na Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Laís Becker.
F150 - Lateral na Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F151 - Centro turístico da Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F152 - Comerciante na Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F153 - Obelisco da Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F154 - Vista da Av. Sarandí. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F155 - Detalhe para as sacolas de compras. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F156 - Florista na Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F157 - Vista para a Praça dos “Cachorros”. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F158 - Busto Dom Pedro de Irigoyen. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F159 - Escultura na Praça dos “Cachorros”. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F160 - Pergolado e pinheiro na Praça dos “Cachorros”. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F161 - Pergolado e colunas na Praça dos “Cachorros”. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F162 - Subida da Av. João Pessoa. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F163 - Edifício em altura na Av. João Pessoa. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F164 - Vista da Av. João Pessoa do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F165 - Ponte envidraçada do cassino em Rivera. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F166 - Fachada do cassino em Rivera. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F167 - Fachada do Teatro municipal em Rivera. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F168 - Barraquinhas no pé do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F169 - Primeiro nível do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F170 - Segundo nível do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.

F171 - Escadaria do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F172 - Portão-collage na subida do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F173 - Criança no topo do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F174 - Vista do topo no Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F175 - Campo de futebol na praça do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Natália L.
F176 - Companhia de água OSE no Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Natália L.
F177 - Vista do primeiro marco do Cerro do Marco. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F178 - Residência uruguaia irregular. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F179 - Vista da Rua Julio Obes. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F180 - Detalhe de residência na Rua Julio Obes. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F181 - Beco-desvio para seguir a linha de fronteira. Fonte: Fotografia de Valentina Machado.
F182 - Canteiro central paineiras na Av. João Pessoa. Fonte: Fotografia de Vanessa F.
F183 - Detalhe das paineiras da Av. João Pessoa. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F184 - Vendedores ambulantes na linha de fronteira. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F185 - Venda de mel no canteiro central. Fonte: Fotografia de Eduardo Rocha.
F186 - Maquete da linha de fronteia no Museu de Rivera. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F187 - Detalhe da maquete no Museu de Rivera. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F188 - Obelisco na Praça Internacional Livramento/Rivera. Fonte: Fotografia de Luana D.
F189 - Fonte Praça Internacional Livramento/Rivera. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F190 - Escultura da Família na Praça Internacional. Fonte: Fotografia de Vanessa Forneck.
F191 - Banco lúdico na Praça José Artigas em Rivera. Fonte: Fotografia de Natália L.
F192 - Eixo central na Praça José Artigas em Rivera. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F193 - Vendedora de picolé na Praça José Artigas. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F194 - Crianças brincando na Praça José Artigas. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F195 - Brinquedos acessíveis na Praça José Artigas. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F196 - Painel no Mirador do Cerro Marconi em Rivera. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F197 - Vista do pôr-do-sol no Mirador do Cerro Marconi. Fonte: Fotografia de Carolina
F198 - Batucada no Mirador do Cerro Marconi. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F199 - Entrada no Mirador do Cerro Marconi em Rivera. Fonte: Fotografia de Carolina C.
F200 - Fonte no primeiro nível do Cerro Marconi. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F201 - Escadaria do Mirador do Cerro Marconi. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F202 - Senhores jogando baralho na Praça G. Osório/Br. Fonte: Fotografia de Eduardo R.
F203 - Senhores conversando na Praça G. Osório/Br. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F204 - Senhoras comprando lanche Praça G. Osório/Br. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F205 - Coreto na Praça G. Osório em Livramento. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.

F206 - Vista da Igreja pela Praça G. Osório em Liv. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F207 - Residência na periferia de Livramento. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F208 - Residência na periferia de Livramento. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F209 - Vista de uma Rua na periferia de Livramento. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F210 - Residência da senhora Zô. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F211 - Vista interna da cozinha da senhora Zô. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F212 - Antiga chaminé das fábricas do saladeiro. Fonte: Fotografia de Rubens Leal.
F213 - Vista da Rua Don Pedro Ceballos em Rivera. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F214 - Fachada da residência do arquiteto em Rivera. Fonte: Fotografia de Luana Detoni.
F215 - Vista interna da residência do arquiteto em Rivera. Fonte: Fotografia de Luana D.

QUARAÍ/ARTIGAS
F216 - Vista da Av. Artigas em Quaraí. Fonte: Fotografia de Carolina Clasen.
F217 - Saída do Hotel, início da caminhada de travessia. Fonte: Fotografia de Carolina C.
F218 - Vendedor ambulante na Av. Artigas. Fonte: Fotografia de Humberto de Souza.
F219 - Fileira de manequins na calçada em Quaraí. Fonte: Fotografia de Humberto de S.
F220 - Sinalização próxima a aduana de Quaraí. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F221 - Detalhe para buracos na pavimentação da Ponte. Fonte: Fotografia de Eduardo R.
F222 - Vista da Ponte Internacional da Concórdia. Fonte: Fotografia de Natália Lohamann.
F223 - Travessia na Ponte Internacional da Concórdia. Fonte: Fotografia de Natália L.
F224 - Buracos na Ponte Internacional da Concórdia. Fonte: Fotografia de Rafaela Pinho.
F225 - Vista das habitações na borda do Rio Quara/BR. Fonte: Fotografia de Carolina C.
F226 - Pescadores no Rio Quaraí/BR. Fonte: Fotografia de Flávio Baumbach.
F227 - Crianças brincando na borda do Rio Quaraí/BR. Fotografia de Flávio Baumbach.
F228 - Residências simples na borda do Rio Quaraí/BR. Fotografia de Natália Lohamann.
F229 - Carroceiro na borda do Rio Quaraí/BR: Fotografia de Eduardo Rocha.
F230 - Moradoras em suas residências no Rio Quaraí/BR. Fotografia de Carolina Clasen.
F231 - Tráfego de mercadorias no Rio Quaraí/UY. Fotografia de Valentina Machado.
F232 - Travessia de barco com mercadorias no Rio Quaraí. Fotografia de Carolina Clasen.
F233 - Detalhe para os pacotes pardos no barco. Fotografia de Valentina Machado.
F234 - Detalhe para os tonéis no barco. Fotografia de Flávio Baumbach.
F235 - Vista da borda de Artigas na Ponte Internacional. Fotografia de Flávio Baumbach.
F236 - Estádio Matías González em Artigas. Fotografia de Vanessa Forneck.
F237 - Vista do parque *7 Se Septiembre* em Artigas. Fotografia de Luana Detoni.
F238 - Pista de skate em Artigas. Fotografia de Rafaela Pinho.

F239 - Pórtico da aduana em Artigas. Fotografia de Natália Lohamann.
F240 - Ônibus Internacional no ponto em Artigas. Fotografia de Carolina Clasen.
F241 - Guardas na aduana em Artigas. Fotografia de Carolina Clasen.
F242 - Padeiros trabalhando em Artigas. Fotografia de Carolina Clasen.
F243 - Conjunto habitacional em Artigas. Fotografia de Valentina Machado.
F244 - Vista do Departamento de Polícia de Artigas. Fotografia de Natália Lohamann.
F245 - Detalhe para mobiliários da Praça Artigas. Fotografia de Rafaela Pinho.
F246 - Detalhe para as pedras ametistas na Praça Artigas. Fotografia de Luana Detoni.
F247 - Igreja *San Eugenio del Cuareim* na Praça Artigas. Fotografia de Valentina Machado.
F248 - Detalhe do frontão da Associação Espanhola. Fotografia de Rafaela Pinho.
F249 - Fachada da Associação Espanhola em Artigas. Fotografia de Rafaela Pinho.
F250 - Salão interno da Associação Espanhola em Artigas. Fotografia de Eduardo Rocha.
F251 - Cores neutras em edificações na cidade de Artigas. Fotografia de Valentina Ma.
F252 - Detalhe para calçadas na cidade de Artigas. Fotografia de Rafaela Pinho.
F253 - Exemplo de residência na cidade de Artigas. Fotografia de Eduardo Rocha.
F254 - Fachada do *free shop* em cores vibrantes. Fotografia de Valentina Machado.
F255 - Detalhe para cor vibrante nos marcos da vegetação. Fotografia de Valentina M.
F256 - Fachada colorida de uma edificação em Artigas. Fotografia de Valentina Machado.
F257 - Fachada da Intendência de Artigas. Fotografia de Carolina Clasen.
F258 - Detalhe para porta da edificação da Intendência. Fotografia de Valentina Machado.
F259 - Desenho do guarda-corpo metálico da Intendência. Fotografia de Valentina Machado.
F260 - Detalhe para o frontão da edificação da Intendência. Fotografia de Natália L.
F261 - Obelisco e bandeiras da Praça *Jose y Ordonéz*. Fotografia de Flávio Baumbach.
F262 - Quiosques na Praça *Jose y Ordonéz*. Fotografia de Carolina Clasen.
F263 - Fachada da Igreja *Sagrado Corazón de Jesus*. Fotografia de Valentina Machado.
F264 - Fachada da escola Liceu em Artigas. Fotografia de Natália Lohamann.
F265 - Fachada de residências do estilo moderno em Artigas. Fotografia de Eduardo Rocha.
F266 - Fachada de residência do estilo moderno em Artigas. Fotografia de Eduardo Rocha.
F267 - Fachada de residência do estilo moderno em Artigas. Fotografia de Eduardo Rocha.
F268 - Lateral de um edifício de educação em Artigas. Fotografia de Luana Detoni.
F269 - Bancada frutas e legumes na calçada de Artigas. Fotografia de Luana Detoni.
F270 - Hospital de Artigas. Fotografia de Natália Lohamann.
F271 - Detalhe para faixa no Hospital de Artigas. Fotografia de Vanessa Forneck.
F272 - Corpo de bombeiros de Artigas. Fotografia de Natália Lohamann.
F273 - Fachada da Prefeitura de Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.

F274 - Detalhe para as bandeiras na Prefeitura de Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.
F275 - Vista interna do hall da Prefeitura de Quaraí. Fotografia de Luana Detoni.
F276 - Cartaz colado na Prefeitura de Quaraí. Fotografia divulgada pela Prefeitura de Quaraí.
F277 - Face de quadra em rua da cidade de Quaraí. Fotografia de Rafaela Pinho.
F278 - Detalhe para arquitetura eclética em Quaraí. Fotografia de Rafaela Pinho.
F279 - Eixo viário na cidade de Quaraí. Fotografia de Valentina Machado.
F280 - Soldado militar próximo ao hotel de passagem. Fotografia de Valentina Machado.
F281 - Uma das tipologias do hotel de passagem. Fotografia de Lorena Maia.
F282 - Instituto Estadual de Educação Professor Diehl. Fotografia de Valentina Machado.
F283 - Detalhe para floreiras na janela de residências. Fotografia de Luana Detoni.
F284 - Mensagem em floreira no canteiro em Quaraí. Fotografia de Luana Detoni.
F285 - Mensagem em árvore no canteiro em Quaraí. Fotografia de Luana Detoni.
F286 - Diversidade de mobilidades em ruas de Quaraí. Fotografia de Carolina Clasen.
F287 - Moradores sentados na Praça Gen. Osório. Fotografia de Carolina Clasen.
F288 - Anfiteatro na Praça Gen. Osório. Fotografia de Flávio Baumbach.
F289 - Pavimentação da Praça Gen. Osório. Fotografia de Carolina Clasen.
F290 - Igreja Matriz de Quaraí. Fotografia de Natália Lohamann.
F291 - Detalhe da transição do paralelepípedo para o asfalto. Fotografia de Ana Vieira.

BARRA DO QUARAÍ/BELLA UNIÓN

F292 - Paisagem vista do ônibus em direção a Barra do Quaraí. Fotografia de Eduardo R.
F293 - Placa de boas-vindas na cidade de Barra do Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.
F294 - Vista da Rua Salustiano Marty em Barra do Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.
F295 - Vista externa do Barra Hotel em Barra do Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.
F296 - Vista interna da recepção do Barra Hotel. Fotografia de Flávio Baumbach.
F297 - Vista interna da sala de espera do Barra Hotel. Fotografia de Flávio Baumbach.
F298 - Vista interna do corredor dos quartos do Barra Hotel. Fotografia de Flávio Baumbach.
F299 - Saída dos viajantes para caminhada do Barra Hotel. Fotografia de Flávio Baumbach.
F300 - Passagem na aduana brasileira de Barra do Quaraí. Fotografia de Carolina Clasen.
F301 - Vista da aduana brasileira de Barra do Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.
F302 - Antiga Ponte Ferroviária em Barra do Quaraí. Fotografia de Valentina Machado.
F303 - Debaixo da Ponte Ferroviária em Barra do Quaraí. Fotografia de Flávio Baumbach.
F304 - Aproximação dos viajantes na Ponte Ferroviária. Fotografia de Carolina Clasen.
F305 - Compreensão do espaço da Ponte Ferroviária. Fotografia de Carolina Clasen.
F306 - Detalhe lateral da Ponte Ferroviária em Barra do Quaraí. Fotografia de Eduardo R.

F307 - Panorâmica das duas pontes em Barra do Quaraí. Fotografia de Luana Detoni.
F308 - Trailer na encosta da *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Vanessa Forneck.
F309 - Varanda-abrigo em Bella Unión. Fotografia de Humberto de Souza.
F310 - Chuva durante a travessia em Bella Unión. Fotografia de Valentina Machado.
F311 - Aduana em Bella Unión. Fotografia de Flávio Baumbach.
F312 - Moto sendo transportada em um carro próximo a aduana. Fotografia de Rubens Leal.
F313 - Detalhe para a forte chuva em Bella Unión. Fotografia de Flávio Baumbach.
F314 - Caminhada pela *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Valentina Machado.
F315 - Detalhe para asfalto e chuva em Bella Unión. Fotografia de Valentina Machado.
F316 - Movimento de veículos na *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Natália Lohamann.
F317 - Placas de vendas de produtos na enconsta da *Ruta 3*. Fotografia de Eduardo Rocha.
F318 - Parada de ônibus na *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Eduardo Rocha.
F319 - Gruta da *Virgen de Lourdes* na *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Natália L.
F320 - Habitação social na *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Luana Detoni.
F321 - Moradias irregulares na *Ruta 3* em Bella Unión. Fotografia de Eduardo Rocha.
F322 - Centro de informações turísticas em Bella Unión. Fotografia de Vanessa Forneck.
F323 - Letreiro do centro de informações turísticas. Fotografia de Valentina Machado.
F324 - Praça próxima ao centro turístico em Bella Unión. Fotografia de Eduardo Rocha.
F325 - Perfil da Rua Gral. Jose G. Artigas. Fotografia de Valentina Machado.
F326 - *Free shop* na Rua Gral. Jose G. Artigas. Fotografia de Vanessa Forneck.
F327 - Venda de frutas e legumes na calçada de Bella Unión. Fotografia de Valentina M.
F328 - Container de lixo em Bella Unión. Fotografia de Valentina Machado.
F329 - Grafite em muro de quadra esportiva em Bella Unión. Fotografia de Eduardo Rocha
F330 - Manutenção de trecho da Rua Gral. Jose G. Artigas. Fotografia de Vanessa Forneck.
F331 - Detalhe para mobiliários da Praça 25 de Agosto. Fotografia de Valentina Machado.
F332 - Vista dos canteiros da Praça 25 de Agosto. Fotografia de Carolina Clasen.
F333 - Vista do colégio público pela Praça 25 de Agosto. Fotografia de Flávio Baumbach.
F334 - Vista da Igreja Santa Rosa circundante à Praça. Fotografia de Valentina Machado.
F335 - Detalhe para o paisagismo da Praça 25 de Agosto. Fotografia de Natália Lohamann.
F336 - Rio Uruguay no Parque Gral. Fructuoso Rivera. Fotografia de Taís Beltrame.
F337 - Borda do Parque Gral. Fructuoso Rivera em Bella Unión. Fotografia de Taís B.
F338 - Mobiliários do Parque Gral. Fructuoso Rivera. Fotografia de Valentina Machao.
F339 - Exposição de fotográfica do Parque trinacional. Fotografia de Taís Beltrame.
F340 - Porta da casa do entrevistado Sr. João. Fotografia de Taís Beltrame.
F341 - Quadro-pintura na casa do Sr. João. Fotografia de Taís Beltrame.

F342 - Entrada no ônibus internacional *El Norteño* em Bella Unión. Fotografia de Carolina C.
F343 - Interior do ônibus internacional *El Norteño.* Fotografia de Carolina Clasen.
F344 - Fiscal da aduana de Bella Unión conferência no ônibus. Fotografia de Carolina C.
F345 - Passagem pela aduana brasileira vazia. Fotografia de Carolina Clasen.
F346 - Percorrendo ruas da cidade de Bella Unión. Fotografia de Carolina Clasen.
F347 - Placa da parada de ônibus em Barra do Quaraí. Fotografia de Humberto de Souza.
F348 - Perfil viário na rua Salustiano Marty em Barra do Quaraí. Fotografia de Valentina M.
F349 - Mobiliários urbanos em Barra do Quaraí. Fotografia de Valentina Machado.
F350 - Floreiras coloridas nas calçadas de Barra do Quaraí. Fotografia de Carolina Clasen.
F351 - Nova praça em Barra do Quaraí. Fotografia de Valentina Machado.
F352 - Pista de skate na nova praça Barra do Quaraí. Fotografia de Valentina Machado.
F353 - Playground na nova praça Barra do Quaraí. Fotografia de Valentina Machado.
F354 - Vista interna do Museu do Sr. Albino. Fotografia de Rubens Leal.
F355 - Pedras e fotografias no Museu do Sr. Albino. Fotografia de Rubens Leal.
F356 - Mostruário de moedas e armas no Museu do Sr. Albino. Fotografia de Eduardo R.
F357 - Vista do mercado do Sr. Albino. Fotografia de Eduardo Rocha.
F358 - Vista da paisagem do Pampa no retorno para Pelotas. Fotografia de Eduardo Rocha.