

CADERNOS  
**PROARQ 37 v.1**

LORENA MAIA RESENDE, RAFAELA BARROS DE PINHO E EDUARDO ROCHA

## Travessias na Linha de Fronteira Brasil-Uruguay: pistas cartográficas do lugar público

*Crosswalks on Brazil-Uruguay Border: Cartographic clues about the public place*

**Lorena Maia Resende**

Doutoranda em Arquitetura no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ) na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestra em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), na linha de pesquisa do Urbanismo Contemporâneo. Bacharela em Arquitetura e Urbanismo pela UFPel. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase nas Cidades de Fronteira; Planejamento e Projeto. Atualmente é colaboradora no desenvolvimento de projetos de pesquisa, ensino e extensão junto ao Laboratório de Urbanismo (LabUrb) e ao grupo de pesquisa Sistema de Espaços Livres (SEL-RJ/UFRJ).

*Architecture doctoral student at Programa de Pós-graduação em Arquitetura (PROARQ), Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Master's degree of Architecture and Urbanism in Contemporary Urbanism research line of Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Bachelor of Architecture and Urbanism by UFPel. She has experience in Architecture and Urbanism, especially in Border Cities, Planning and Project. She currently collaborates on development of research, teaching and extension projects at Laboratório de Urbanismo (LabUrb) and research group Sistema de Espaços Livres (SEL-RJ/UFRJ).*

lorena.resende@fau.ufrj.br

**Rafaela Barros de Pinho**

Doutoranda no Programa de Doutorado da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, em Portugal. Mestra em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), na linha de pesquisa de Urbanismo Contemporâneo. Arquiteta e Urbanista graduada pela UFPel e Técnica em Design de Móveis pelo Instituto Federal Sul-Riograndense (IFSul). Tem experiência em arquitetura, urbanismo contemporâneo e design de móveis. Tem interesse em pesquisas ligadas à cidade na contemporaneidade, arquitetura, desenho urbano, caminhabilidade, para-formalidade, cartografia, planejamento e projeto de espaços públicos e design de mobiliário.

*Architecture doctoral student at Faculdade de Arquitetura, Universidade do Porto, Portugal. Master's degree of Architecture and Urbanism in Contemporary Urbanism research line*

*of Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Bachelor of Architecture and Urbanism by UFPel and Furniture Design Technician by Instituto Federal Sul-riograndense (IFSul). She has experience in architecture, urbanism, urban design, walkability, paraformality, cartography, public spaces planning and project and furniture design.*

rafaelaapinho@gmail.com

### **Eduardo Rocha**

Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Católica de Pelotas (UCPel), Especialista em Patrimônio Cultural pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel), Mestre em Educação pela UFPel, Doutor em Arquitetura pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e Pós-Doutor pela Università Roma Tre. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq - Nível 2 - Arquitetura, Demografia, Geografia, Turismo e Planejamento Urbano e Regional, desde 2015. Professor Associado no Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAUrb) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAUrb) da UFPel; e Pesquisador no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da mesma universidade na Área de Concentração Arquitetura Patrimônio e Sistemas Urbanos, Linha de Pesquisa: Urbanismo Contemporâneo. Também foi coordenador do PROGRAU entre 2013-2015.

*Bachelor of Architecture and Urbanism by Universidade Católica de Pelotas (UCPel), Cultural Heritage Specialist by Universidade Federal de Pelotas (UFPel), Master's degree of Education by UFPel, Architecture PhD by Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) y Postdoctoral at Università Roma Tre. CNPq Productivity Researcher – Level 2 – Architecture, Demography, Geography, Tourism and Regional and Urban Planning since 2015. Architecture and Urbanism Professor at Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAURB), UFPel, and researcher at Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) at the same university–Concentration Area: Heritage Architecture and Urban Systems; Research Line: Contemporary Urbanism. He was also PROGRAU coordinator from 2013 until 2015.*

amigodudu@gmail.com

## Resumo

Discute-se o lugar público de cidades-gêmeas localizadas na linha de Fronteira Brasil-Uruguay, território do entre, da complexidade e da heterogeneidade. O objetivo é evidenciar as pistas encontradas neste território e compreender como acontece o uso/a apropriação de um lugar – não somente um espaço – que transborda para além da materialidade do desenho urbano, envolvendo questões políticas, de direitos e sociais. Para tal, recorre-se à metodologia da Cartografia Urbana, próxima aos conceitos filosóficos de Deleuze e Guattari, e à Pedagogia da Viagem, que se somam à experiência das Travessias nas cidades-gêmeas de estudo: Chuí (BR) - Chuy (UY) e Quaraí (BR) - Artigas (UY). O próprio corpo pesquisador relata as cenas e os fatos urbanos encontrados, afectados e experienciados na imersão dinâmica e multicultural da contemporaneidade fronteiriça. A partir desse desafio e dessa inquietação, percebe-se que o lugar público do entre é o lugar do possível, da diferença, propício para traçar linhas de fuga que rompem estruturas urbanas identitárias, ressignificando-as, produzindo e ensinando o novo, o inusitado, a criação.

**Palavras-chave:** Cartografia urbana. Lugar público. Fronteira Brasil-Uruguay. Linha de fuga. Desenho urbano.

## Abstract

*This paper discusses the public place of twin cities localized in Brazil-Uruguay border. This is the territory of between, complexity and heterogeneity. The objective of this text is to highlight the clues founded in this territory and to understand how happens the use/appropriation of the place –not just the space – that overflows the materiality of the urban design involving political, rights and social issues. There unto, the methodology used is Urban Cartography, which is close to the philosophical concepts of Deleuze and Guattari as well as the Travel Pedagogy, which adds to the experiences of the crosswalks carried out in the twin cities studied: Chuí (BR) - Chuy (UY) and Quaraí (BR) - Artigas (UY). It is the research body that relates about the urban scenes and events founded, affected and experienced in the dynamic and multicultural immersion of the border contemporaneity. From this challenge and this concern, it is noted that the public place of the between is a place of the possible and the difference, a favorable place to trace scape lines that break urban identity structures and re-signify them, producing and teaching the new, the unusual, the creation.*

**Keywords:** Urban cartograph. Public space. Brazil-Uruguay border. Escape Line. Urban design.

## Resumen

El trabajo discute el lugar público de las ciudades gemelas ubicadas en la frontera Brasil-Uruguay, territorio del entre, de la complejidad y de la heterogeneidad. Su objetivo es destacar las pistas que se encontró en este territorio y comprender cómo sucede el uso / la apropiación de un lugar – no solamente de un espacio – que desborda la materialidad del diseño urbano, envolviendo cuestiones políticas, de derechos y sociales. Para ello, se recorre a la metodología de la Cartografía Urbana, que está próxima de los conceptos filosóficos de Deleuze y Guattari, y a la Pedagogía del Viaje, que se suman a la experiencia de los cruces realizados en las ciudades gemelas que se estudian: Chuí (BR) - Chuy (UY) y Quaraí (BR) - Artigas (UY). El propio cuerpo investigador relata las escenas y los hechos urbanos hallados, afectados y experienciados en la inmersión dinámica y multicultural de la contemporaneidad fronteriza. Desde este desafío y esta inquietud, se nota que el lugar público del entre es el lugar de lo posible, de la diferencia, propicio para que se tracen líneas de fuga que rompen estructuras urbanas identitarias y las ressignifican, produciendo y enseñando lo nuevo, lo inusitado, la creación.

**Palabras clave:** Cartografía urbana. Lugar Público. Frontera Brasil-Uruguay. Línea de fuga. Diseño urbano.

## Introdução

Fronteira, território do entre, da heterogeneidade e da complexidade. Sem delimitação fixa, avança e recua no espaço-tempo ininterruptamente. Compreender um território de fronteira é uma difícil tarefa, principalmente, para territórios urbanos que são divididos/unidos por uma linha imaginária de fronteira que sinaliza o início ou o fim de determinada jurisdição política de um país. Estamos falando das cidades-gêmeas. Assim foram batizadas pelo Ministério da Integração Nacional, cidades de países distintos, conurbadas ou não, com mais de dois mil habitantes, que promovem integração cultural e econômica por compartilharem a linha de fronteira.

O Laboratório de Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas se propôs a olhar para o território binacional da Fronteira Brasil-Uruguay, com interesse em investigar o uso do espaço público exatamente no entre, por onde esta linha demarcatória política territorial perpassa. Questiona-se: Como acontece a ocupação e a vida urbana na linha de fronteira? Quem são atores e como eles interagem com este lugar? E, a partir dessa análise, quais são as pistas que este território sugere para auxiliar em propostas de intervenções e políticas públicas condizentes?

Para retorquir tais inquietações, recorreremos à metodologia da cartografia urbana, método que pensa o espaço público como produtor de subjetividades sempre em processo, aliado ao procedimento da pedagogia da viagem, das travessias, autofotografia<sup>1</sup>, análise morfológica e entrevistas de manejo cartográfico<sup>2</sup>. Todos esses instrumentos possibilitam a captura de cenas urbanas dos acontecimentos contemporâneos que potencializam a fronteira e versam sobre suas particularidades [Figura 1].

Na última década, muitas pesquisas se concentraram em desvendar o território da Fronteira Brasil-Uruguay, estudos sobre a política urbana, a sintaxe espacial, dados quantitativos dos acordos internacionais como os trabalhos de Adriano Pucci (2010), Edson Struminski (2015), José Radin; Delmir Valentini e Paulo Zarth (2015), Bruno Lemos; *et al.* (2018), dentre outros. No entanto, poucas se arriscaram a adentrar a subjetividade para compreender a efemeridade de uma cidade ressignificada, apreender o que está além da materialidade do desenho urbano e atravessar por outras dinâmicas que movem as cidades, como as questões políticas, de direitos e sociais imbricadas.

E, para acompanhar os acontecimentos na contemporaneidade, é preciso romper com estruturas historicamente consolidadas que, de certa forma, impedem a visibilidade do novo, do que está escondido, simulado. A cartografia urbana é um método que ultrapassa a representação de um objeto. Pode ser entendida como o modo de acompanhar os processos e não de buscar respostas ou motivos pré-estabelecidos. Os mapas resultantes dessa cartografia buscam a expressão dos diversos cotidianos, das vivências e das trocas que acontecem durante a errância percorrida na fronteira.

1 A autofotografia é um procedimento metodológico que coloca o sujeito como autor e interlocutor da sua fotografia. Uma análise imagética e discursiva em que, além da fotografia, acrescenta-se a fala sobre sua escolha. Um procedimento que reflete sobre as contradições representativas.

2 Um outro procedimento metodológico é a cartografia de manejo cartográfico, termo construído no texto de Silvia Tedesco, Christian Sade e Luciana Caliman (2014). Diferente de uma entrevista tradicional, o manejo cartográfico está próximo de uma conversa, percebe não só as perguntas, mas também o ambiente inserido, os gestos, o modo de falar e toda a experiência e o coletivo de forças envolto.



FIGURA 1 - Cena urbana na linha de fronteira das cidades de Chuí (Brasil) e Chuy (Uruguay).

Fonte: Acervo do LabUrb. Flávio Amansa Baumbach, 2018..

Este artigo faz parte da pesquisa “Travessias na linha de fronteira Brasil-Uruguay: controvérsias e mediações no espaço público de cidades-gêmeas”<sup>3</sup>, financiada pela Fapergs<sup>4</sup>, que iniciou em março de 2018 e foi concluída em março de 2020. Ela foi dividida em três grandes blocos temáticos, um para cada ano. O primeiro se refere a “A viagem pela linha de fronteira Brasil-Uruguay”, que pretendia aproximar os pesquisadores do campo da pesquisa, a partir de uma viagem contínua de dez dias percorrendo as seis cidades-gêmeas (Chuí-Chuy, Jaguarão-Rio Branco, Aceguá-Aceguá, Santana do Livramento-Rivera, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión) para coleta de dados e intervenções. O segundo se destinou a “Ouvir vozes da linha fronteira Brasil-Uruguay” a fim de aproximar os pesquisadores das múltiplas vozes que falam sobre e na fronteira Brasil-Uruguay, atravessando-a e produzindo discursos controversos. O terceiro e último bloco se destinou a “Inscrever sobre a linha

<sup>3</sup> Mais informações sobre o projeto em: <https://wp.ufpel.edu.br/travessias/o-projeto/>.

<sup>4</sup> Fapergs (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul).

fronteira Brasil-Uruguay”, buscando atividades de ação e produção de sentido para as descobertas e desvelos do processo cartográfico aos mapas cartesianos. Um dos resultados dessa inscrição pode ser consultado na dissertação de mestrado de Lorena Resende (2019), que descreve todo o processo da viagem.

Dessa forma, relatamos, neste artigo, o primeiro ano de investigação, narramos a experiência da viagem, explicitamos a inovação metodológica que a cartografia se propõe e dissertamos sobre alguns avanços obtidos nas travessias, tendo como estudo de caso as cidades de Chuí (Brasil/ Rio Grande do Sul) – Chuy (Uruguay/Departamento de Cerro Largo) e Quaraí (Brasil/ Rio Grande do Sul) – Artigas (Uruguay/ Departamento de Artigas).

O objetivo é evidenciar quais foram as pistas encontradas no lugar público da linha de fronteira, nas cidades-gêmeas, propiciadas pelas travessias com base na cartografia urbana, e refletir sobre como essas pistas podem nos auxiliar na compreensão desse território plural.

## Cartografia Urbana: o método

A cartografia, tal como apreendida para esta pesquisa, resulta de um conceito trazido pelos filósofos da diferença Gilles Deleuze e Félix Guattari (1995) somado aos estudos de Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Liliana Escóssia (2012), com a publicação do livro *Pistas do método da Cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Ressalta-se que a filosofia não lê a cartografia como um método científico, mas sim como uma prática do conhecimento. Ao passo que a publicação dos autores brasileiros supracitados se logram deste conceito da filosofia para construir um método de pesquisa.

A cartografia enquanto método procura percorrer a cidade em busca da diferença, de cenários não marcados no mapa geográfico das cidades. A cartografia não se configura como um método amplamente conhecido e difundido; é uma maneira de proceder que pode admitir as modificações temporais no espaço e busca mediar a experiência corporal do pesquisador. Trata-se de um método dinâmico, constituído de infinitas linhas que se cruzam, de dobras, desdobras, de territórios, desterritórios e reterritórios (Passos; Kastrup; Escóssia, 2012). A cartografia como método que anunciamos aqui é a cartografia da experiência, do corpo na cidade.

A partir da experiência de aproximação com a cidade – fronteira –, a cartografia passa a ser percebida em um mapa vivido, no qual o território não está representado como um substrato mineral contínuo, nem estável, mas sim como inter-relações de configurações múltiplas, reversíveis, que acabam por não compartilhar de um mesmo quadro temporal (Koolhaas, 2000).

***Cartografar é conectar afetos que nos surpreendem e, para tanto, na formação do cartógrafo é preciso ativar o potencial a ser afetado, educar o ouvido, os olhos, o nariz para que habitem durações não convencionais, para além de sua função sensível trivial, ativando algo de supersensível, dimensão de virtualidade que só se amplia à medida que é exercitada (KASTRUP, 2014, p.63).***

A cartografia é um método de mapear as dinâmicas da contemporaneidade. É possível construir mapas que falem de muitas cidades não visíveis, mapas que nos falem da vida cotidiana, dos caminhos percorridos, dos eventos urbanos, mapas que não falem apenas do que é estático, mas também do que é simultâneo, híbrido. O olhar cartográfico se atenta às margens, ao que transgride e foge dos planos urbanísticos reguladores e previsíveis.

Busca-se a perspectiva contemporânea de experimentar um lugar pelas frestas, com olhares laterais que tendem a diminuir a distância entre o observador e o observado, habilitando assim uma espécie de mediação subjetiva e circunstancial durante a aproximação ao território cartografado.

Esse método é uma abordagem para uma aproximação humana do território, o que permite experimentar e interagir com a cidade com objetivo de reunir percepções mais próximas da realidade contemporânea. Com isso, o pesquisador foge de um plano de organização, formando sua própria representação, dando sentido às intensidades dos movimentos a partir de sua sensibilidade e desejo.

Como pesquisadores, apropriamo-nos da linha de fronteira buscando elementos, experiências, descobertas; querendo desvendar intensidades e encontros que afetassem nossos corpos sem seguir nenhum protocolo, seguindo sua sensibilidade. Reforçamos que o intuito primeiro desta pesquisa é compreender a linha de fronteira, ou seja, o lugar urbano que imaginariamente demarca uma linha limítrofe.

As cartografias urbanas podem revelar e/ou denunciar um senso comum, pois mostram o que escapa ao projeto tradicional, e isso se destaca quando nos propomos a caminhar pela linha de fronteira. Ao relacionar o pesquisador com o espaço desconhecido, percebemos diversas apropriações do espaço urbano e micropráticas cotidianas que pulsam na linha de fronteira, contrariando a ideia de que esta é apenas uma linha fixa de divisa.

Em meio a esse processo de deslocamento – viagem + errância –, experimentando curiosamente a cidade em que pisamos, tateamos, o que se vestiu e se desnudou diante de nossos olhos nos seduziu e nos intimidou, mudando nossos *perceptos* e *afectos*<sup>5</sup> a cada caminhar. As experiências nos proporcionaram encontros, sejam marcados ou casuais, ocasionando pensamentos que comportaram diferenças extensivas.

A cidade não pode ser reduzida a um mapa fixo. As fronteiras físicas, desenhadas nos mapas “oficiais”, possivelmente não representam tudo o que o olhar enxerga. A cidade também é representada pelas cenas urbanas dos sujeitos, pelas memórias, pelo vivido, pelo experimentado.

Experienciar, enxergar, ouvir, sentir, deixando-se afetar e permitindo que o olhar seja guiado pelas experiências que a cidade proporciona. Numa visão de ciência nômade, na reterritorialização dos conceitos e desconstrução dos olhares, as linhas de fronteira têm vida própria.

## A pedagogia da viagem

A pedagogia da viagem como um procedimento metodológico ainda não é muito difundida dentro das pesquisas científicas, podendo ser considerada uma inovação dentro do campo da Arquitetura e Urbanismo. Mas, recentemente, tem havido alguns avanços. O uso do termo tem proximidade com as teorias pós-estruturalistas da Educação, em especial com os estudos de Thomas Popkewitz (2001), que alertava sobre a previsibilidade dos métodos tradicionais e do mercado envolto da educação, que, de certa forma, traçavam o caminho da pesquisa com respostas mais estáveis e seguras. Já a pedagogia da viagem propõe o oposto: não busca respostas, mas sim perguntas e questões para dados ainda ocultos e inexplorados (Autores, 2017).

<sup>5</sup> De acordo com Deleuze (1989), os *perceptos* não são percepções. Os *perceptos* extrapolam as sensações de quem sentiu. Seja em um texto ou em uma pintura, há uma independência de sensações em relação a quem sentiu. Já os *afectos* são devires, algo que passa de um ao outro.



Falar da pedagogia da viagem é adentrar a experiência nos dois sentidos pronunciados pelo filósofo Jacques Derrida (1979). O primeiro relaciona a experiência com o acontecimento presente ao ser presente de fato (previsível e antecipado). O segundo não relaciona a experiência diretamente com o presente, mas sim com a viagem, o vir a ser, a exploração com o desconhecido (imprevisível e aberto ao novo). De fato, a pedagogia da viagem acontece nas duas experiências, pois, quando viajamos, sabemos aonde vamos, possuímos alguns mapas do percurso, lemos um pouco sobre a história e a curiosidades do lugar. No entanto, essa viagem também se apropria da segunda experiência, uma vez que é uma viagem exploratória e experimental que permite o inusitado, os acontecimentos imprevisíveis, o encontro com o estrangeiro, as diferentes percepções da cidade em dias de chuva ou sol, os *afectos* e *perceptos* experienciados.

Três são as etapas da pedagogia da viagem: (a) antes da viagem – a expectativa e a ansiedade, organizar as malas e escolher o que levar e o que deixar; (b) durante a viagem – a experiência em si, as travessias pelas cidades-gêmeas, as caminhadas, os percursos e a construção dos diferentes mapas do corpo explorador [Figura 2]; e (c) o retorno da viagem – a pausa, o desfazer das malas, o pensamento inquieto e a abertura para novos agenciamentos. Ressaltando que cada viajante tem uma maneira própria de inscrever sobre a experiência, seja capturando imagens através da autofotografia; produção de vídeos; mapas, escritas; e, a partir de entrevistas de manejo cartográfico, acolhendo as falas dos moradores e turistas.

Para Michel de Certeau (1994), todo relato pode ser considerado um relato de viagem, que nada mais é do que uma prática do espaço. Dentro dessa estrutura, existe o mapa e o percurso. O mapa está na ordem do ver, da exploração do lugar e do discurso enquanto o percurso está na ordem do fazer, da ação. Os percursos são condicionadores de um mapa, um fazer que permite um ver.



FIGURA 2 - Travessia na Ponte Internacional da Concórdia.

Fonte: Acervo do LabUrb. Flávio Amansa Baumbach, 2018.

Aproximando-nos da Filosofia da Diferença, Deleuze (1988) reflete que o que fazemos em uma viagem é ir de encontro a algo ou alguém imprevisíveis, mas que se deseja investigar, averiguar ou certificar. Desta forma, cada viajante em sua experiência (des)-(re)-territorializa os acontecimentos e consegue romper com discursos pré-definidos

ou mesmo midiaticizados que, por vezes, escondem a essência desses lugares até então imaginados. A pedagogia da viagem permite uma análise mais crítica e sensível do lugar, o que propicia aos arquitetos e urbanistas um olhar mais acurado para futuras propostas de intervenções.

## O lugar público: uma discussão conceitual

A discussão sobre espaço público talvez nunca se esgote, não em relação à morfologia, que é facilmente identificada na cidade com todos os elementos formadores, mas, especialmente, no que diz respeito à sua função, uso, ocupação e apropriação, que se transformam constantemente e necessitam reflexões.

Philippe Panerai (2006) entende que a diferença entre espaço público e privado pertence ao conhecimento do direito e que, por esse motivo, há algumas distinções dessa compreensão dependendo da época, cultura e jurisdições distintas. Para o autor, o espaço público compreende “a totalidade das vias: ruas e viela, bulevares e avenidas, largos e praças, passeios e esplanadas, cais e pontes, mas também rios e canais, margens e praias” (Panerai, 2006, p. 79). Complementando essa definição morfológica, a arquiteta e urbanista Patrícia Alomá (2013) entende que o espaço público engloba os vazios urbanos conformados pelas linhas das edificações, geralmente ocupados por áreas verdes e por mobiliários urbanos que facilitam a informação, locomoção e pausas no deslocamento e permanência das pessoas no ambiente. Além disso, o espaço público fornece a infraestrutura essencial de funcionamento das cidades, suporte das redes viária, elétrica, hidrossanitária, esgoto e os demais serviços técnicos que estão sob supervisão e manutenção do Estado.

Outros tantos profissionais, de diversas áreas do conhecimento, como sociologia, filosofia e geografia, também discutem o conceito de espaço público e suas implicações. Em uma visão crítica e contemporânea, o geógrafo Angelo Serpa (2007) considera que o espaço público é um espaço da ação política propício para seu acontecimento. Sua definição se aproxima muito do pensamento de Hanna Arendt (2007), que avalia que o espaço público é o lugar da ação coletiva política e democrática, no qual ocorre a expressão máxima dos modos de subjetivação não identitários. Desde a Revolução Industrial, o cenário global sofre modificações, principalmente, na forma de construir e habitar as cidades. Em virtude das relações econômicas capitalistas e das novas concepções políticas, as cidades se tornaram grandes centros de consumo, “uma ideologia da felicidade através do consumo, a alegria através do urbanismo adaptado à sua nova missão” (Lefebvre, 1991, p.32). Tudo isso impacta no espaço público, que recentemente está sendo palco de “privatizações invisíveis” – como o processo de gentrificação – sem nenhum ou pouco contato com práticas efetivamente sociais e com a alteridade urbana.

Mas, ao mesmo tempo, é no espaço público que acontecem as rupturas urbanas, local explícito da segregação social e também campo das manifestações. A rua da publicidade comercial é a mesma que acolhe as denúncias de corrupção, abuso de poder e a luta por igualdade. O mesmo ocorre com parques e praças públicas, que ora são espaços de cultura mercadológica ora dão lugar a expressões artísticas. O espaço público representa essa convivência dicotômica, o limiar entre a democracia e o despotismo. No caso das cidades-gêmeas, quando conurbadas, a definição de espaço público é ainda mais difusa, lugares que não se sabe ao certo a que país pertencem e sob qual jurisdição respeitar.

Essa simples introdução de questionamentos quanto ao espaço público gera desconforto no próprio uso da palavra. Quando Certeau (1994) entende que lugar

é prática, uso, transfere o conceito para o campo da fenomenologia. Para o autor, “o espaço é um lugar praticado” (Certeau, 1994, p. 202). O ser (lugar/estabilidade) em relação com o meio (espaço/velocidade). Nos estudos de Lineu Castello (2006), é perceptível a mudança conceitual do ‘lugar’ no Modernismo (funcionalista) e nas novas discussões contemporâneas (lugar como fenômenos cotidianos, “a compreensão de lugar como fenômeno passa vigorosamente a pressionar com cada vez maior intensidade as ponderações da intelectualidade arquitetônico-urbanística da época” (CASTELLO, 2006, p. 83). Dessa forma, a tentativa de desvendar o espaço público na contemporaneidade pode revelar outro sentido, o lugar público. O lugar está além de uma delimitação territorial, carrega também elos afetivos de pertencimento e socialização. Assim, para referenciar a linha de Fronteira Brasil-Uruguay, utilizamos o conceito de lugar público. Através da experiência com a pedagogia da viagem, percebemos, nesse lugar, as microresistências cotidianas que rompem com a própria ideia do conceito de espaço, indicando o vazio e o individual.

## Travessias na linha de fronteira

Travessia, ato de atravessar, se deslocar de um ponto a outro. No ato da travessia, o pensamento flutua, ainda não pertencemos nem a um lugar nem a outro, mas estamos no meio, no entre. Na travessia, a noção de tempo está relacionada a uma espera, à lembrança de onde se saiu e à ansiedade para chegar aonde se deseja.

Há um certo desejo, mesmo que não declarado, de demorar na travessia. É uma oportunidade de reler os pensamentos inquietos sobre os quais a monótona rotina nos impede de refletir. Independentemente de se demora é causa de uma espera, de uma distância ou de uma vontade própria vontade “inconsciente”, existe o desejo de permanência.

“A travessia depende sempre de um coletivo, ou de alguém que atravessa algum lugar, território, pensamento ou que é atravessado por outros *afectos*” (RESENDE, 2019, p. 76). Este artigo atravessa tanto territórios internacionais – no caso, foram escolhidos uma travessia seca/avenida (o caso Chuí-Chuy) e uma molhada/ponte (o caso Quarai-Artigas) – quanto territórios subjetivos. Assim como o artigo é atravessado por diversos encontros com a filosofia, arquitetura e pelo próprio reconhecimento.

Faz-se necessário pontuar que a travessia que trazemos neste artigo é somente um pequeno trecho de uma experiência mais complexa. Como o enfoque do projeto é especificamente a linha de fronteira, lugar de fricção no qual as cidades-países se encontram, o trecho percorrido – que segue a linha política – pode em princípio parecer estático. Entretanto, foi sendo construído por várias narrativas, olhares e perspectivas. Percorremos intensamente e potencialmente as cidades-gêmeas, palco desta experiência errática, adentrando vielas, ruas arteriais e ruas locais. Interrompemos algumas vezes as caminhadas fazendo pausas em praças, prédios públicos e privados. Quer dizer, houve escapes, fugas e acontecimentos marcantes, que são descritos em narrativas, desenhos e fotografias.

## Chuí-Chuy

No extremo sul do Brasil, na última ponta territorial, encontramos as cidades-gêmeas de fronteira seca Chuí (BR) e Chuy (UY). Em um sábado matutino de agosto de 2018, o grupo de pesquisadores-viajantes atravessou longitudinalmente o canteiro central

dessas cidades, lugar exato por onde passa a imaginária linha limítrofe. Ao acessar uma rede de internet e buscar o mapa dessas cidades, encontramos a demarcação dessa linha, um traçado preto e contínuo, uma representatividade material que se desprende do imaginário. Em um primeiro momento, aquelas avenidas separadas por um canteiro central configuravam um eixo urbano tradicional, comum a muitas cidades. Porém, um olhar mais atento nos fez notar sutis peculiaridades.

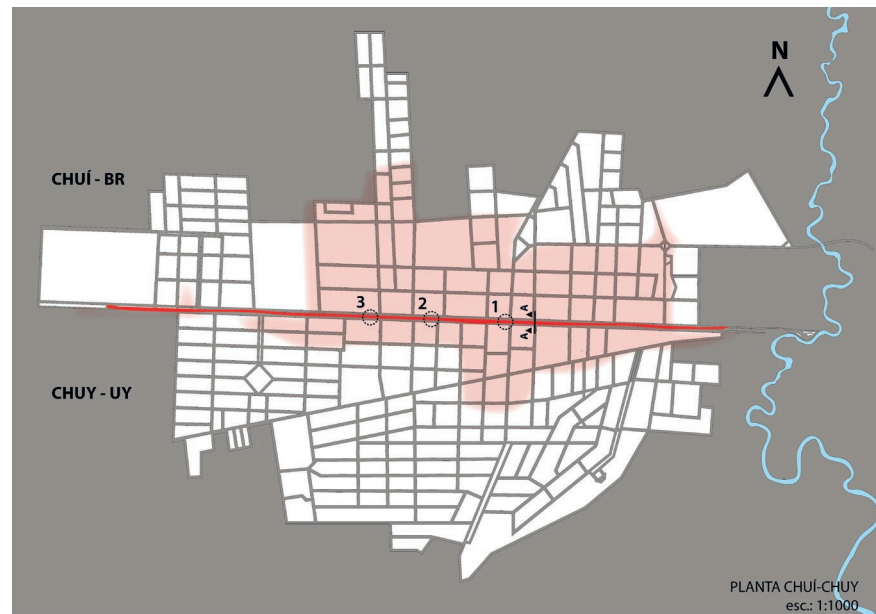
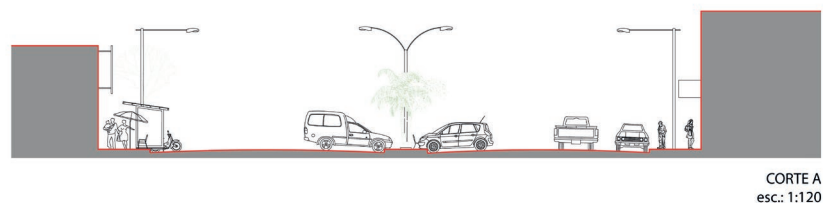


FIGURA 3 - Mapa figura-fundo e corte de perfil viário das cidades de Chuí-Chuy.

Fonte: Produção dos autores, 2018.



Nossa intenção é compreender esse território<sup>6</sup> do entre, esse canteiro central que compõe um território internacional que, embora não seja nem brasileiro nem uruguaio, faz parte de ambos os países. Trata-se de um lugar público que é, ao mesmo tempo, de todos e de ninguém. Caminhamos algumas horas por esse extenso canteiro estreito (marcado pela linha vermelha da Figura [03]) cuja paisagem se modificava à medida que nos distanciávamos do centro urbano e alcançávamos a periferia. Embora destacamos este recorte, os pesquisadores errantes percorreram outras tantas vielas, fugindo da linha limítrofe. Como destaca a mancha vermelha da Figura [03], foram as atrações e as repulsões sensitivas que delinearão o trajeto.

Um dia gélido acrescido de um vento ensurdecedor. Ausência de pedestres e presença de automóveis estacionados que sufocavam nossa passagem pelo canteiro central. Placas de carro de diferentes cidades e países. Seus donos provavelmente faziam compras nos *free shops* do lado uruguaio ou nos supermercados do lado brasileiro. O

<sup>6</sup> De acordo com os estudos de Raffestin (1993) e Milton Santos (1994) a compreensão do território é entendida como o espaço geográfico usado, ou seja, a soma do território-forma espaço material acrescentado das relações sociais e comportamentais dos diversos agentes. Enquanto na filosofia, Félix Guattari (1985), entende o território em uma relação intrínseca com a subjetividade, diferenciando do espaço que se une a questões funcionais em uma relação extrínseca com os elementos que rodeiam.

canteiro parecia abandonado. Alguns pombos transitavam pela calçamento de pedra descontínuo. A cada três ou quatro metros, árvores de porte médio se intercalavam com postes de iluminação. Bancos vazios, depredados, revelavam que poucos permaneciam nesse entre. Talvez estar em um dos lados desse mais segurança e transmitisse mais conforto do que estar na incompreensão desse entre lugares.

O corte A da Figura [3] representa o encontro das avenidas com o canteiro central. Do lado direito, vê-se a Av. Uruguay, no Brasil. Do lado esquerdo, a Av. Brasil, no Uruguay. Nas avenidas, com nomes trocados, pessoas caminham de um lado para outro, a língua portuguesa e o espanhol flutuam pelas esquinas. Mas a linha imaginária representada pelo canteiro central era somente passagem.

Ao nos distanciarmos da centralidade, o cenário era mais limpo e calmo. Conseguíamos andar com mais facilidade, sem o acúmulo de veículos estacionados e o fervor das compras. No ponto 2 da Figura [3], encontramos alguns animais, cavalos presos às árvores e alguns cachorros, que nos acompanharam. Ao nos aproximarmos do ponto 3 da [Figura 3], o canteiro central já não tinha forma, a calçada de pedra havia dado lugar a um misto de grama e saibro indefinidos, as avenidas não tinham mais asfalto. Porém, foi nesse trecho que nos deparamos com um marco fronteiro. Um marco, um ponto que materializa a permanência da linha imaginária. Uma forma geométrica de base trapezoidal e coroamento retangular de cor branca, com cerca de três metros de altura, que passava quase despercebida dentro de uma paisagem sedenta [Figura 4].



FIGURA 4 - Fotografias dos trechos de travessia do canteiro central das cidades de Chuí-Chuy.

Fonte: Acervo LabUrb. Rafaela Barros de Pinho, 2018.

## Quaraí-Artigas

Em uma quinta-feira pela manhã, iniciamos a travessia entre as cidades de Quaraí (BR) e Artigas (UY). Dia de chuva intensa. Foi necessário acrescentar adereços: guarda-chuvas e capas. Essa travessia foi percorrida na transversal da linha de fronteira, pois esta é demarcada pelo curso de um rio, o Quaraí. Assim, atravessamos a Ponte Internacional da Concórdia (750m de extensão). A ligação das duas cidades está representada pela linha vermelha da Figura [5] e pela Figura [2]. A mancha vermelha da Figura [5] representa outros percursos feitos pelos pesquisadores durante a viagem.

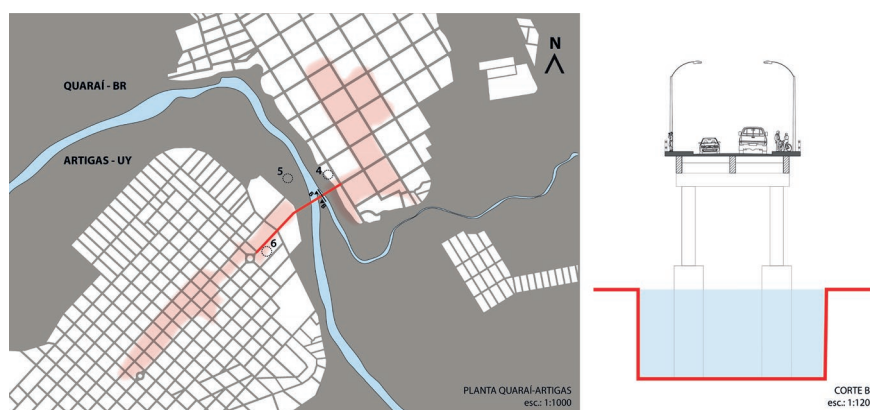
A ponte é um espaço público que habita tanto a sua superfície superior como inferior. Em cima da ponte, percebemos o desnível que delimitava o leito carroçável da calçada de pedestre. O guarda-corpo vazado de concreto permeava toda a extensão da ponte [Figura 5]. O piso da calçada, também de concreto, tinha algumas falhas e buracos que precisaram ser cuidadosamente desviados. O trânsito era constante, mas com velocidade reduzida. Ainda em cima da ponte, em ambos extremos, avistavam-se símbolos das nacionalidades e controle. Do lado brasileiro, em topografia mais alta, a

bandeira do Brasil hasteada. Na lateral, entre as árvores, o controle da Receita Federal. Do lado uruguaio, um pórtico monumental marcava o fim da ponte com os dizeres “*Bienvenidos a Uruguay*” e o controle de alguns militares.

Enquanto isso, debaixo da ponte, avistamos cenários distintos e curiosos. Ao fazer a travessia, observamos que outras pessoas cruzavam a linha fronteira de barco. Eram barcos pequenos de madeira carregados com produtos, alguns barris, caixas e pacotes. Isso nos fez refletir sobre quantas e quais portas de travessias são possíveis, tanto legais como ilegais. Burlar o sistema através do contrabando é uma forma de resistência – em muitos casos, até de sobrevivência – para os cidadãos fronteiriços ou para os foragidos.

FIGURA 5 - Mapa figura-fundo e corte do perfil viário da Ponte Internacional da Concórdia, que liga as cidades-gêmeas de Quaraí-Artigas.

Fonte: Produção dos autores, 2018.



Além do rio, ainda debaixo da ponte, na borda dessas cidades, acontece outros tipos de apropriação. Na cidade de Quaraí, ocupações de moradias irregulares, casebres reciclados em área de preservação ambiental que sofrem constantemente com as cheias do rio. Na cidade de Artigas, a borda é formada por um parque que oferece muitas atividades, como playground, pista de skate, ginástica, mobiliários urbanos, pistas de caminhada, campo de futebol, arenas para teatro público. Toda essa infraestrutura foi construída com materiais resistentes e de qualidade que suportam as épocas de alagamentos [Figura 6].

O elemento ponte, diferente do elemento rua, possibilita tanto sensações de travessia horizontal como vertical. A ponte liga horizontalmente lugares e suspende verticalmente espacialidades. A ponte é a costura que une o que a espessura do rio rasgou. Porém, como toda costura, tem pontos frágeis, nós que se desatam quando a passagem permitida pela ponte é negada pela barreira imposta pela burocracia jurídica e pelo controle – excessivo ou não – das aduanas. Somos, assim, atravessados por sentimentos de acolhimento e rejeição. Esses lugares públicos do entre não são facilmente compreensíveis, mas estão sempre nos transformando

FIGURA 6 - Fotografias dos trechos de travessia debaixo da ponte, entre cidades, Quaraí-Artigas.

Fonte: Acervo LabUrb, Natália Lohmann D'Ávila, 2018.



## Considerações práticas-conceituais

Durante a travessia, caminhávamos por esses espaços ou, melhor dizendo, por esses lugares públicos, percebendo as diferentes sensações nos propiciavam e o que nos diziam. Nas duas travessias descritas, a sensação de **estreitamento para o pedestre** foi algo muito marcante. A ponte é o convite para a passagem e não para a permanência, assim como o canteiro central, em que os bancos, embora existissem, estavam em condições precárias. Talvez esse fato seja explicado pelas **forças de poder que controlam a linha**. Esse poder nem sempre é declarado, mas é indicado por formas de vigia e domínio presentes no desenho urbano. Como alerta Foucault (1995), onde existe poder, existe resistência. Durante as travessias pela linha de fronteira, assistimos atos de resistência como: a travessia de barcos com mercadoria contrabandeada pelos rios internacionais e as diversas ocupações irregulares de comércio e moradia na linha de fronteira. Ao mesmo tempo, fomos protagonistas no ato de colar adesivos e lambe-lambe, com informações do nosso projeto de pesquisa, em locais e equipamentos públicos: marcos fronteirizos, bancos e calçadas. Além da própria caminhada, realizada por um grande grupo de estrangeiros, em lugares que convencionalmente não são percorridos, gerando assim uma ruptura no cotidiano desse território.

O método da cartografia permitiu aos pesquisadores este olhar atento aos acontecimentos. Observar e analisar mapas geográficos, vistas aéreas, formas e composições de quadras, ruas, praças é insuficiente para ler o que realmente pulsa no contexto urbano. Assim, imergir em uma experiência errática com o próprio corpo-pesquisador permite somar informações e sensações subjetivas que elevam a discussão urbana para um patamar mais crítico e também propositivo. Ficou claro que o canteiro central das cidades Chuí-Chuy, embora seja constituído por avenidas de intenso fluxo e conexões, não é atrativo. Ao contrário, encontra-se em estado de abandono. Ou seja, a importância de olhar de perto e de dentro é fundamental para incluir as particularidades e as especificidades do território. A seguir, trazemos um quadro-síntese [Quadro 1], relacionando a experiência prática cartográfica com as pistas conceituais encontradas.

QUADRO 1 - Quadro síntese correlativo das pistas conceituais encontradas a partir da experiência cartográfica nos estudos de caso.

Fonte: Produção dos autores, 2020..

Estudo de caso	Relação com a linha divisória política internacional	Características físicas e de apropriação urbana	Sensações durante a travessia	Pistas conceituais
Território do canteiro central (Chuí-Chuy)	paralelo à linha imaginária	Canteiro estreito retilíneo; pouca vegetação; alguns monumentos; bancos quebrados; floreiras sem manutenção; calçada de pedra irregular; intenso estacionamento de carros no centro da cidade; inexistência de pedestres.	Estreitamento; Abandono; Repetição de cenários.	- Linha de fuga (Deleuze e Guattari, 1996); - Lugar de criação (Deleuze, 1987).
Território da ponte Internacional da Concórdia (Quaraí-Artigas)	perpendicular à linha imaginária	Ponte formada por leito carroçável de sentido duplo; estreita calçada de pedestre em ambos lados; guarda-corpo vazado em concreto; falta de manutenção nas calçadas; fluxo intenso de veículos e pouca movimentação de pedestres.	Estreitamento; Insegurança; Ansiedade para chegar ao outro lado; Encanto da paisagem formada pelo rio Quaraí; Curiosidade pelos eventos debaixo da ponte.	- Linha de fuga (Deleuze e Guattari, 1996); - A porta (Fuão, 2012); - <u>Hospitalidade</u> (Derrida, 2003).

Estar no entre, nesta fresta que pertence aos dois países e ao mesmo tempo a nenhum deles, é muito libertador. É como se ali, naquela pequena espessura, nós estivéssemos

em transe, desprendidos de qualquer regra, próximos do conceito de Deleuze e Guattari (1996) de **traçar uma linha de fuga**. Não no sentido de renunciar, sumir, mas no sentido de fazer algo fugir, romper com uma estrutura e se desterritorializar.

Os autores definem que estas linhas que compõem nossas relações (individuais e coletivas) podem ser classificadas como **duras, maleáveis ou de fuga**. As linhas duras delimitam dualidades como público/privado, dentro/fora, dominante/dominado buscando sempre manter a ordem, o controle e a estabilidade em que tudo pode ser bem definido e enquadrado. Já as linhas maleáveis reconhecem a multiplicidade e a heterogeneidade das relações, aproximando-se do conceito de **rizoma**, permitindo que novas possibilidades de linhas sejam traçadas sem a fixação de uma dualidade rígida e engessada. As linhas maleáveis não estão interessadas na localização do ponto de início e chegada, mas sim nas descobertas do caminho e da experiência. Por fim, as mais radicais de todas as linhas são as de fuga, que provocam grandes transformações, pois rompem com estruturas consolidadas. Podem constituir rupturas imperceptíveis ou alarmantes, em macro ou micro escala, com longa ou curta duração, mas sempre imprevisíveis e destituídas de identidade. Todos esses três tipos de linhas nos atravessaram com maior ou menor intensidade. No entanto, percebemos que a linha de fronteira é um **lugar que favorece a experiência de traçar linhas de fuga**, pois as linhas duras e maleáveis já não dão conta de compreender esse território dinâmico.

Descobrimos que esta linha abriga o **lugar do possível** que nos guia em direção ao novo, ou seja, da potência de **criação** como descrito por Deleuze no “O Ato da Criação” (1987). Fazer fugir é um ato corajoso, pois é preciso trair a identidade e as verdades fixas para chegar na diferença e criação. Romper com o que é estável e seguro para se abrir ao imprevisível e inconstante.

Em relação à travessia pela ponte nas cidades-gêmeas Quaraí-Artigas, aproximamos-nos dos conceitos de porta, enunciado pelo arquiteto Fernando Fuão (2012), e de hospitalidade, formulado pelo filósofo Derrida (2003). A experiência cartográfica neste território nos permitiu correlacionar **a ponte como uma porta**, porta esta que tem a função de transportar, de conceder passagem, mas que pode estar aberta (hospitaleira) ou fechada (hostil). Em cima da ponte, em suas extremidades, o controle e a vigia das aduanas exigia uma identificação, uma permissão, o que ocasionava desconforto e insegurança. Entretanto, constatamos também que há portas-ilegais, portas-desvio, que buscam outros trajetos, como a ação transgressora dos barqueiros debaixo da ponte. **O território de fronteira é formado por várias portas, legais ou ilegais, mas que, de todas as formas, incitam a travessia**. Dando continuidade a esta afirmação, recorreremos a Derrida, quem contribuiu com o conceito de hospitalidade, ou seja, uma hospitalidade hostil, uma abertura ao outro que não é incondicional. Trata-se de um acolhimento controlado, que impõe limite. Os estrangeiros podem atravessar a ponte internacional se (condição) apresentarem suas identidades, informarem de onde vem, para onde vão e por qual motivo desejam fazer tal travessia.

O nosso corpo-travessia era um corpo que se metamorfoseava no caminho, estando ora confortável ora desconfortável, sendo moldado pelas sensações que diferem em singularidades. O lugar público de fronteira está habituado a se adequar às mudanças e às transformações. É um lugar historicamente disputado que já foi palco de situações pacíficas e conflitantes. Lugar que acolhe o estrangeiro, o imigrante, o turista e o foragido. Lugar que tem por característica **a tolerância, a efemeridade e a adaptabilidade**, justamente por não se enquadrar em nenhuma estrutura limitante.

Para nós, arquitetos e urbanistas, estas pistas cartográficas indicam o quão potente é este lugar público da linha de fronteira, um verdadeiro cenário aberto a experimentações. Lugar em que não cabem 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 associada ao urbanismo.



## Agradecimentos

À FAPERGS, CAPES, CNPq e UFPel pelo apoio financeiro e concessão de bolsas, possibilitando essa viagem pelas cidades gêmeas na fronteira Brasil-Uruguay.

## Referências

- ALOMÁ, Patricia Rodriguez. El Espacio Público, ese protagonista de la ciudad. **Artigo online revista ArchDaily Brasil**. 2013. Tradução de Gabriel Pedrotti. Recuperado de: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade>>
- ARENDDT, Hannah. **A condição humana**. Tradução de Roberto Raposo, posfácio de Celso Lafer. 10. Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.
- 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.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. V.1. São Paulo: E. 34, 1995.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. V.3. Rio de Janeiro: E. 34, 1996.
- 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](http://www.ufrgs.br/corpoarteclinica/obra/abc.prn.pdf)>. Acesso em: 10 de abril de 2021.
- DELEUZE, Gilles. O ato da criação. Palestra proferida em Paris em 1987. **Folha de São Paulo, Caderno Mais!** 1999.
- DERRIDA, J. **Da hospitalidade**. Tradução de Antônio Romane. São Paulo: Escuta, 2003.
- FUÃO, Fernando F. **A porta**. 2016. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com/2016/09/a-porta-fernando-fuao-figura.html>>. Acesso em: 02 de abril de 2021.
- FOUCAULT, Michel. O sujeito e o poder. In: DREYFUS, H.; RABINOW, P. **Michel Foucault, uma trajetória filosófica**: (para além do estruturalismo e da hermenêutica). Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.
- GUATTARI, Félix. Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. **Espaço & Debates**. São Paulo, Ano V, n.16, 1985.
- KOOLHAAS, Rem; KWINTER, Sanford; FABRICIUS, Daniela; OBRIST, Hans U.; TAZI, Nadia. **Mutaciones**. Barcelona: Actar, 2000.
- LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. Editora Moraes. São Paulo, 1991.
- LEMOS, Bruno de Oliveira; CARGNIN, Antonio Paulo, OLIVEIRA, Suzana Beatriz de; BERTÊ, Ana Maria de Aveline. Analyse cartographique transfrontalière de la démographie à la frontière sud du Brésil. **Confins**. N. 34, 2018. Recuperado de: <<http://journals.openedition.org/confins/12835>>

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Tradução de Francisco Leitão; revisão técnica de Sylvia Ficher. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Sílvia. **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre. Editora Sulina, 2012.

POPKIEWITZ, Thomas. **Lutando em defesa da alma**. Porto Alegre: Artmed, 2001.

PUCCI, Adriano Silva. **O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguai**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2010.

RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir e ZARTH, Paulo A. (org.). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre: Letras&Vida, 2015.

RESENDE, Lorena Maia. **Cartografia urbana na linha de Fronteira: Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2019.

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, 2017.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: HUCITEC, 1994.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

STRUMINSKI, Edson. **Brasil e Uruguai, fronteiras e limites**. Ilhéus, BA: Editus, 2015.

TEDESCO, Sílvia Helena; SADE, Cristian; CALIMAN, Luciana Vieira. A entrevista na pesquisa cartográfica: a experiência do dizer. In.: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Sílvia (Orgs.). **Pistas do Método da Cartografia: A experiência da pesquisa e o plano comum**. Vol. 2. Porto Alegre: Editora Sulina, 2014.

#### RESPONSABILIDADE INDIVIDUAL E DIREITOS AUTORAIS

A responsabilidade da correção normativa e gramatical do texto é de inteira responsabilidade do autor. As opiniões pessoais emitidas pelos autores dos artigos são de sua exclusiva responsabilidade, tendo cabido aos pareceristas julgar o mérito das temáticas abordadas. Todos os artigos possuem imagens cujos direitos de publicidade e veiculação estão sob responsabilidade de gerência do autor, salvaguardado o direito de veiculação de imagens públicas com mais de 70 anos de divulgação, isentas de reivindicação de direitos de acordo com art. 44 da Lei do Direito Autoral/1998: “O prazo de proteção aos direitos patrimoniais sobre obras audiovisuais e fotográficas será de setenta anos, a contar de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua divulgação”.

O CADERNOS PROARQ (ISSN 2675-0392) é um periódico científico sem fins lucrativos que tem o objetivo de contribuir com a construção do conhecimento nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e afins, constituindo-se uma fonte de pesquisa acadêmica. Por não serem vendidos e permanecerem disponíveis de forma *online* a todos os pesquisadores interessados, os artigos devem ser sempre referenciados adequadamente, de modo a não infringir com a Lei de Direitos Autorais.

Submetido em 30/10/2020

Aprovado em 29/06/2021