

# AUTOFOTOGRAFIA NA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAY: TRAVESSIAS

## AUTOPHOTOGRAPHY ON THE BRAZIL-URUGUAY BORDER: CROSSINGS

EDUARDO ROCHA, TAÍS BELTRAME DOS SANTOS, NATÁLIA LOHMANN D'ÁVILA

---

### Resumo

Este escrito se desdobra da viagem realizada pela fronteira Brasil-Uruguay durante o projeto de pesquisa: “Travessias na linha de fronteira Brasil-Uruguay: controvérsias e mediações no espaço público de cidades-gêmeas”. O espaço livre público nessa linha possibilita compreender essas alianças de forma ainda pouco explorada. Buscando fomentar estudos que envolvam a experiência urbana e social nas faixas de fronteira de forma heterogênea, pretendemos entender como esse espaço ambíguo, pertencente a dois países, duas culturas e duas legislações, se desenvolve material e imaterialmente. Utilizando como metodologia a cartografia urbana, desdobramento da cartografia deleuze-guattariana, viajamos pelas cidades-gêmeas registrando as movimentações. Parte do percurso e do processo de caminhar pela linha de fronteira foi acompanhada pela autofotografia, um procedimento que trata da visão individual e subjetiva do espaço. Ao final, compreendemos algumas múltiplas facetas e brechas que podem ser encontradas na linha de fronteira e nos indicar outras possibilidades para o projeto e a experiência desse simbólico espaço livre público.

**Palavras-chave:** Cartografia Urbana, Autofotografia, Fronteira Brasil-Uruguay, Urbanismo Contemporâneo.

### Abstract

*The public open space in this line makes it possible to understand these alliances in a way that has not yet been explored. Seeking to promote studies that*

*involve the urban and social experience in the border strips in a heterogeneous way, we intend to understand how this ambiguous space, belonging to two countries, two cultures and two legislations, develops materially and immaterially. Using urban cartography as a methodology, an unfolding of the Deleuze-Guattarian cartography, we travel through the twin cities recording the movements. Part of the route and the process of walking along the border line was accompanied by self-photography, a procedure that deals with the individual and subjective view of space. In the end, we understand some multiple facets and gaps that can be found in the border line and indicate other possibilities for the project and the experience of this symbolic public free space.*

**Keywords:** Urban Cartography, Autophotography, Brazil-Uruguay Border, Contemporary Urbanism.

## 1. INTRODUÇÃO

**O termo fronteira refere-se não somente a uma linha que indica o limite entre duas regiões, mas também à faixa que se estende a partir dela para ambos os territórios. Esse traço divisório não define um término, mas sim o começo de uma prática ampla, complexa e heterogênea. O interstício entre Brasil-Uruguay<sup>6</sup> provoca nuances e conceitos plurais, que nos convidam a diversas observações sobre um território ímpar. A fronteira é mais que o encontro entre duas culturas; é a celebração de**

---

<sup>6</sup> Por respeito à língua falada em ambos os países, a palavra “Brasil-Uruguay” foi mantida em suas línguas originais (português-espanhol).

**algo que só o encontro intensivo <sup>7</sup> é capaz de produzir. No entanto, ela não pode ser submetida a apenas uma interpretação fixa; deve ser experimentada (Silva, 2005), pois se trata de um lugar de ninguém e de todos ao mesmo tempo, estando constantemente em transformação. Embora a fronteira Brasil-Uruguay possua um caráter integrador, de alianças e de convivência harmônica, que revisa o conceito de fronteira como divisão, segregação e exclusão e dá espaço a um conceito cordial, de cooperação, existem restrições e entraves particulares nas jurisdições de cada país (Resende, 2019). A administração desses espaços físicos é desafiadora, porque abriga duas legislações e práticas de espaço público distintas.**

Politicamente, a linha de fronteira Brasil-Uruguay se estende por 985 km, desde a tríplice fronteira Brasil-Argentina-Uruguay, seu ponto mais a oeste, até a foz do Arroio Chuí, no extremo sul do Brasil (Resende, 2019). Esse espaço é caracterizado por divisões secas e fluviais, com malhas urbanas contínuas ou descontínuas, que apresentam morfologias e usos do espaço público que vão de grandes intensidades a vazios. Entendemos por cidade-gêmea os núcleos

urbanos consolidados, ainda que cortados pela linha de fronteira, com potencial de integração econômica ou cultural.

Estudar esse espaço é reconhecer o potencial que ele possui como propulsor de culturas, costumes e ideias, o que o introduz como peça fundamental para o desenvolvimento interno das cidades/países. Com o objetivo de investigar o uso dos espaços livres públicos <sup>8</sup> da linha de fronteira Brasil-Uruguay, definido pelas cidades-gêmeas (Chuí-Chuy, Jaguarão-Rio Branco, Aceguá-Aceguá, Santana do Livramento-Rivera, Barra do Quaraí-Bella Unión e Quaraí-Artigas), percorremos, por 10 dias, a faixa de fronteira Brasil-Uruguay nas seis cidades-gêmeas que compõem o território urbano binacional. Como parte do projeto de pesquisa “Travessias na linha de fronteira Brasil-Uruguay: controvérsias e mediações no espaço público de cidades-gêmeas” <sup>9</sup>, entre 24 de agosto e 02 de setembro de 2018, quinze pesquisadores – entres os quais, acadêmicos, mestrandos e professores – viajamos pela zona de fronteira Brasil-Uruguay a fim de realizar uma cartografia urbana – experiência corporal e sensorial da cidade, na tentativa de vivenciar e compreender esse território tão potente (Fig. 1).



Figura 1 - Mapa com a localização das cidades-gêmeas e Pelotas. Fonte: Edu Rocha, 2021.

<sup>8</sup> Espaço livre público é um ambiente social sem edificação ou uso definido (Magnoli, 2006).

<sup>9</sup> O projeto é desenvolvido pelo grupo de pesquisa Cidade e Contemporaneidade do Laboratório de Urbanismo (LabUrb) da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL). Financiada pela FAPERGS e CNPq. Mais informações: <https://wp.ufpel.edu.br/travessias/>

A cartografia urbana, método adotado por essa pesquisa, trata de explorar as sensações, os sentimentos e os desejos presentes na cidade contemporânea, com o objetivo de se aprofundar no cotidiano, retratando ou mapeando aquilo que fica de fora dos mapas tradicionais, como as pessoas, as interações e a utilização do espaço público (Rocha, 2008). Pretendemos compreender os fenômenos urbanos próprios da contemporaneidade a fim de contribuir para projetos futuros de integração e leituras mais diversas de regiões fronteiriças.

Durante a viagem, organizamo-nos em quatro eixos, cujos materiais foram combinados a fim de conseguir um produto visual plural e amplo. O primeiro eixo destinou-se a entrevistar moradores, autoridades e viajantes da fronteira Brasil-Uruguay; o segundo, a captar por meio de audiovisual o próprio processo de pesquisa em campo: os deslocamentos, as travessias e as reuniões, além do cenário da vida urbana; o terceiro grupo buscou mapear os usos e apropriações nas imediações da linha de fronteira; e o último, ao qual este escrito se destina, a capturar afectos da linha através da autofotografia. A autofotografia buscou desvelar a experiência dos pesquisadores nas travessias realizadas na linha de fronteira das cidades-gêmeas entre Brasil-Uruguay a fim de cartografar, com linguagens visuais (fotografias) e verbais (pequenas entrevistas sobre as fotografias), as vivências e as sensibilidades afloradas nesses espaços livres públicos.

Observando a organização e o uso da linha de fronteira nos diferentes territórios, produzimos narrativas sobre a fronteira Brasil-Uruguay, ressaltando os imbricamentos entre as políticas adotadas, o planejamento e o uso dos espaços públicos. Experimentando os diversos modos de vida em cada cidade, buscamos ressaltar a heterogeneidade praticada nesse extenso território fronteiriço.

## 2. A FRONTEIRA BRASIL-URUGUAY E ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

**A fronteira Brasil-Uruguay passou por uma série de conceituações e divergências em seu tratamento, demarcação e definição ao longo da história. Entre hiatos de abandono e disputa, a fronteira simbolizou puramente, durante um longo período, um território de transição entre poderes legais e políticos de dois estados. A integralização legal do território de fronteira foi idealizada pela primeira vez em 1933, quando foi promulgado o primeiro Estatuto da Fronteira (Pucci, 2010).**

O documento possuía um viés mais defensivo e tinha como objetivo a organização de questões cotidianas e práticas para evitar quaisquer causas de desinteligência. Edson Struminski (2015) acredita que o estatuto incentivava as cidades a não se conectarem, mantendo seu caráter nacionalista. O termo legal buscava a regulamentação da área fronteiriça a fim de evitar conflitos. Esse propunha, dentre outras medidas, delimitar uma distância entre áreas urbanas de 10 metros da linha fronteiriça. As medidas rígidas desconsideravam as trocas econômicas e sociais que já eram realizadas pela população da fronteira Brasil-Uruguay naquela época. Assim, nesse mesmo período, ambos os países, a partir do Estatuto, firmaram “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” (Resende, 2019, p. 157), que possibilitaram a continuidade de uma fronteira ativa e colaborativa.

O Estatuto Jurídico da Fronteira é vigente até o momento, e ainda se encontram contradições e subversões claras aos seus ideais primeiros. As atividades ocorrentes nas cidades-gêmeas da faixa de fronteira integram economicamente, socialmente e culturalmente os dois países, criando não uma dicotomia, como esperado, mas formulando uma outra territorialidade própria desse encontro. Com a intenção de promover esse intercâmbio possibilitado na faixa fronteiriça, o “Tratado de Amizade, Cooperação e Comércio”, assinado entre Brasil e Uruguay em 1975, foi o primeiro a promover ideais de integração entre os dois países, o que possibilitou a criação de vários outros na sequência.

Conhecendo o caráter mutável e flexível dessa zona de convergência cultural, compreendemos a fronteira não como um limite ideal culminado em uma linha, mas como um território característico que possui peculiaridades geográficas, subjetivas, políticas e culturais. Para isso, entendemos como território um modo de expressividade intenso (Guattari, 1992), vinculado à prática do espaço livre público, que ultrapassa os conceitos estáticos, embora seja influenciado por eles. No sentido menor, o território de fronteira é repetidamente atualizado (ritornelo) toda vez que ganha outro uso inesperado (dever) que subverte a lógica política de separação. São esses novos-usos e produções, por vezes efêmeros, que interessam para esta pesquisa (Custódio; Donoso e Macedo, 2018).

“Não se trata, portanto, de uma pesquisa sobre algo, mas uma pesquisa com alguém ou algo. Cartografar é sempre compor com o território existencial, engajando-se nele” (passos e Alvarez, 2009, p. 135). Habitar o território existencial é, então, acolher e ser acolhido na diferença, percorrendo uma linha de intermitências e possibilidades que podem nos suscitar outras formas de olhar para os territórios de encontro que ousamos denominar fronteiras.

### 3. A CARTOGRAFIA COMO MÉTODO DE PESQUISA-INTERVENÇÃO

**O termo cartografia nasceu na geografia e se trata da arte ou da ciência de criar mapas. Adaptada pela filosofia, passando a ser considerada um meio de mapear processos (Passos; Kastrup e Tedesco, 2014), a cartografia consiste em uma metodologia de mapear, dando passagem às forças que agem em um território praticado. Mapear em campo, sendo o seu produto um mapa geográfico ou conceitual, com objetivo de localizar e sentir o mundo (Rocha, 2008). Estar em campo não para comprovar uma meta ou resultado específico, mas para compreender as multiplicidades e eventualidades que configuram um objeto no cotidiano,**

**abrindo-se, durante o processo, para resultados inesperados mas fundamentais para a pesquisa e a composição dos mapas.**

Os mapas, nessa metodologia, não são fechados e exatos, mas registros que dizem sobre o próprio percurso do pesquisador, do objeto e da produção de um conhecimento. Podem ser: desenhos, fotografias, vídeos, textos, entrevistas, autofotografias, etc.; meios que permitam o exercício de observar, experienciar e pensar sobre determinada temática. Acompanhando os efeitos do próprio percurso sobre o pesquisador, o objeto e a produção do conhecimento, o mapa não é algo pronto, ele está em desenvolvimento e trata de um meio de cartografar um processo, levando à criação de conceitos. Esse mapeamento abrange mais do que a prática ou a narrativa, mas também os atravessamentos que são pensados ou percebidos durante ela. A cartografia é, então, mais do que criar um mapa como um produto final ou fechado; é registrar e analisar todo o processo enquanto ele ocorre. O modo de cartografar acompanhando processos indica que essa processualidade está presente em todas as etapas da pesquisa, desde os avanços às paradas, em campo, na escrita, no pesquisador (Passos, Kastrup e Escóssia, 2009). A pesquisa está sempre em processo.

Ampliando a ideia de cartografia e aplicando-a num campo urbano, delinea-se a cartografia urbana que se soma aos mapas racionais e funcionais, buscando aproximar o pesquisador do objeto de pesquisa e vice-versa, com objetivo de relatar o sensível, o inconstante, o real e a singularidade de cada território e gerar mapas que mostrem diversos sentidos na cidade. Esses mapas apontam características que normalmente são ignoradas nas representações das cidades planejadas, propostas por macroescalas, por demonstrar a limitação da representação ou cotidianidades menores. Assim, a cartografia urbana é capaz de denunciar pontos de exclusão, marginalização, precariedade, além de desigualdades urbanas e sociais, pois se aproxima de pontos menores, que são sensíveis ao olhar observador que percorre a cidade. O método se propõe a observar as trocas que ocorrem nas cidades, as subculturas, o cotidia-

no. É uma espécie de microanálise do ambiente urbano (ROCHA, 2008), que aponta e amplia a voz do frágil, do não formal, do que foge à regra e que, por isso mesmo, propõe a criação a partir da diferença. As cartografias menor e oficial coexistem e podem multiplicar os sentidos a partir de um território.

A cartografia urbana contempla tanto o processo da corpografia, ao lançar o corpo-cartógrafo, aberto para as subjetividades, quanto à deriva, processo errante de desbravamento de um território. Entende-se a corpografia errante como uma experiência urbana corporal estimulada pela prática da errância (Jacques, 2007), uma vivência dos espaços urbanos pelo e no corpo errante, sem rumo, a recusa de um controle. O errante anda sem medo de se perder, pois na perda há a potência para fugir da razão em busca do inesperado. Ele anda pelas ruas acompanhando e denunciando as intervenções urbanas (Jacques, 2012), quando essas deveriam ser consideradas um organismo vivo, cheio de afetos e conexões sensíveis. Quando fazemos isso nos deslocando de uma cidade para outra, chamamos de pedagogia da viagem.

A pedagogia da viagem é ir, estar e voltar. Uma imersão num tempo-espaço-território. Primeiro, escolhemos o mapa e preparamos a viagem. Organizamos o itinerário e as malas, convidamos os amigos, ajustamos visitas e compactuamos o roteiro. Assim, saímos, registramos e deixamos a cidade nos invadir. Perdemos o rumo e somos atravessados. Viajamos para caminhar e registrar, para sermos atravessados e deslocarmos a fronteira na fronteira. E então voltamos para recolher os pedaços e compreender o que nos aconteceu e o que forçamos a memória para lembrar. Voltamos para registrar, pensar e olhar o todo como quem quer achar uma nova forma de olhar (Rocha, 2017) nesse depois, onde a experiência já está sedimentada, que dizemos sobre as fotografias que nos encontraram pelo caminho.

#### 4. A AUTOFOTOGRAFIA

**A autofotografia, procedimento utilizado pela pesquisa dentro da metodologia da cartografia urbana, foi adotada da Psicologia pela Arquitetura e Urbanismo. A fotografia começou a ser utilizada em estudos psicológicos quase paralelamente à criação da fotografia e do reconhecimento da Psicologia como ciência no final do século XIX (Neiva-Silva e Koller, 2002). Seu uso pode ocorrer de diversas formas, com vários sentidos, metodologias ou conceitos a serem utilizados, dependendo do objetivo que se deseja alcançar. E a autofotografia é uma delas.**

A autofotografia surgiu como uma facilitadora da comunicação, aumentando as possibilidades de interação pesquisador-paciente, sendo que funciona como um auxílio na comunicação de significados para pessoas com dificuldade de expressão, pois não depende de habilidades verbais ou de escrita. Pode-se dizer que o procedimento busca atribuir significados às imagens (Neiva-Silva e Koller, 2002) caracterizando-as como sensoriais. Ele consiste em solicitar um número determinado de fotos que devem responder a uma pergunta específica, a pergunta de pesquisa. As imagens são tiradas por quem está sendo estudado, pesquisado, tornando esse um processo autônomo, no qual a pessoa tem o controle das fotos que irá registrar, não existindo uma direção ou condução do pesquisador sobre o pesquisado. Em seguida, são realizadas entrevistas para compreender a visão do fotógrafo sobre as imagens, quais as intenções e significados de cada uma ou do todo. A entrevista não visa somente a informação, mas também as sensações, as emoções e as motivações do que está sendo narrado, com foco na experiência e não na representação (Passos; Kastrup e Tedesco, 2014).

A autofotografia vem sendo utilizada como um procedimento cartográfico por promover a individualidade do processo e a compreensão psicológica do espaço urbano. Juntando a corpografia da cartografia com a análise autofotográfica, obtém-se uma visão subjetiva, sensível e também material do

pesquisador sobre o território. As fotografias podem conter qualquer ação, pessoa, objeto, símbolo ou local. Não existe resposta certa ou errada à pergunta de pesquisa, mas respostas pessoais. Uma das grandes contribuições desse procedimento, fator que destaca a potência desse dentro da pesquisa em questão, é a sua capacidade de comunicação multicultural, não dependendo de língua, cultura, nacionalidade, etc., para se fazer compreender. O projeto “Travessias” foca na obtenção de dados qualitativos através do tipo de análise autofotográfica. A análise em autofotografia procura contemplar as linguagens visuais (imagens) e verbais (entrevistas e legendas das imagens), de modo a dar margem a contradições nas representações e significados. Utiliza-se a imagem como um disparador de ideias e pensamentos sobre a questão pesquisada, possibilitando a quebra do par representação-significado, no qual a imagem nem sempre vai ser uma clara expressão do texto, do que foi sentido, compreendido, do que está se querendo apresentar pelo fotógrafo, tornando o par essencial e complementar.

Tratando-se de um mapa composto por um conjunto imagem-texto, a autofotografia usa de fotografias feitas pelos pesquisadores na linha de fronteira e um pequeno relato sobre o clique. O método permite de alguma forma a circunscrição do senso comum enquanto acolhe o extraordinário, potencializando a leitura do território.

O interesse é encontrar nesses espaços o que os tornam únicos, o que os tornam agradáveis, o que os tornam desagradáveis, o que as pessoas sentem ao se encontrarem ali? Elas querem sair logo? Elas querem permanecer? Como diferentes trechos dessa linha, que se desenvolve ao longo dessas seis cidades-gêmeas, se diferenciam e se assemelham? A partir das inúmeras significações que a faixa de fronteira possibilita, a metodologia propõe o encontro entre diferentes pontos de vista a fim de pluralizar as sensações vivenciadas no local. A autofotografia confere liberdade ao pesquisador/pesquisado por permitir que esse dite o que será fotografado, quando e por quê. O sujeito é autônomo no ato de fotografar e responder a questão da pesquisa, que

no caso foi: *o que chama a atenção do caminhante-pesquisador na linha fronteira?*

Enquanto outros procedimentos trabalhavam com a visão local da fronteira, a autofotografia recolheu registros dos próprios viajantes-pesquisadores. Isso se deve a quatro fatores: para obter uma visão estrangeira da linha fronteira, diferente da visão do morador que já está acostumado com ela; para obter uma visão técnica, pelo pesquisador-cartógrafo, que observará e analisará o território de uma forma distinta; para obter uma visão ampliada, levando em consideração que o viajante relatará a sua visão de todas as linhas fronteiriças percorridas; e, por último, em função do tempo disponível para a realização do estudo, que seria muito curto para ser desenvolvido com os moradores.

Dentre o grupo de pesquisa, seis participantes realizaram a autofotografia, pesquisadores com idades entre 23 e 47 anos, sendo eles graduandos, pós-graduandos em Arquitetura e Urbanismo. Três pessoas registraram a viagem somente pela autofotografia e as demais participaram realizando entrevistas e traçando outros mapas. Como todo o grande grupo fez as travessias pela linha de fronteira, as seis pessoas responsáveis por mapear esse território pela autofotografia deveriam registrar imagens que dialogassem com o objetivo da pesquisa, expressando pela foto texto o que as afetou com maior profundidade durante a experiência. A concepção de trabalhar com esses dois nichos de pesquisadores se deu em função da possibilidade de obter um número maior de informações, mais pontos de vista singulares.

Os caminhantes percorreram a zona de fronteira durante o dia e a noite, com suas câmeras fotográficas, sob sol e chuva, calor e frio. Diversos foram os atravessamentos, sejam humanos, comerciais, territoriais e meteorológicos, e cada um atuou como potencial na percepção dos espaços. Nas autofotografias, revelaram-se variadas cenas, em diversos ângulos e aproximações, gerando as mais diversas imagens pelos diferentes pontos de vista.

Durante a travessia, os pesquisadores poderiam fo-

tografar quantas fotos desejassem. No entanto, deveriam escolher entre duas a cinco fotos que mais expressassem o afeto incitado pela pergunta de pesquisa. Essas acabaram sendo descarregadas no retorno da viagem, individualmente no Laboratório de Urbanismo (LabUrb) da UFPel. As imagens foram escolhidas pelo pesquisador previamente ao encontro e, nesse, além de descarregadas, eram visualizadas e analisadas pelo fotógrafo-pesquisador, quem explicava, em uma entrevista, o porquê de sua escolha e de seus afetos. Essa entrevista se constituiu como uma conversa livre, um relato, sem intenção de direcionar o fotógrafo, apenas ouvi-lo. O objetivo era possibilitar o retorno a experiência de campo, para que a fala fosse de uma experiência interna a esse (Passos, Kastrup e Escóssia, 2009). A distância entre o momento da ação da fotografia e de sua análise permite ao autor refletir e compreender a fronteira, bem como ter uma visão geral de todas as cidades, para que assim possa expressar melhor os seus sentimentos e as razões pelas quais acabou escolhendo aquelas imagens.

As entrevistas, posteriormente, foram transcritas e organizadas em conjunto imagem-texto, lado a lado, primeiramente por cidades, cidades-gêmeas ou países para em seguida serem organizadas em temas que caracterizaram essa fronteira Brasil-Uruguay. Pudemos, então, perceber a potência do procedimento da autofotografia na compreensão sensível e material do território; na sua capacidade de ruptura do par representação-significado; e na percepção da força da faixa de fronteira, onde existem diversidades que são sentidas de maneiras totalmente individuais e únicas.

Algumas linhas foram mais facilmente percorridas e percebidas pelos viajantes do que outras, seja pela sua extensão, topografia, condições climáticas, etc. A troca de experiências corpográficas, não somente do pesquisador com o local, mas com o próprio grupo, acrescentou também uma outra camada na experiência. Embora cada autofotografia diga sobre a subjetividade de cada pesquisador e sua vivência pregressa, entendemos que elas podem também dizer sobre a travessia do grupo como um todo pois

são registros de um processo coletivo.

## 5. SOBRE AS TRAVESSIAS: MAPAS, FOTOGRAFIAS E CONSIDERAÇÕES

**Nas travessias na fronteira Brasil-Uruguay, os autores do mapa influenciaram e foram influenciados pela vida nos espaços livres públicos. Na montagem ou na leitura de um mapa, reparar, espiar, reinventar e, de alguma forma, sentir a vida que passa pela rua, praça, parque ou vazio urbano é multiplicar conceitos e compreender esses territórios. Os resultados apresentados a seguir são compostos por imagens e textos, percepções e afetos que não pretendem definir a fronteira, mas observar algumas especificidades e semelhanças encontradas. Os registros são apresentados na ordem cronológica da viagem, começando por Chuí-Chuy até Barra do Quaraí-Bella Unión.**

### 5.1. CHUÍ-CHUY

A primeira travessia realizada foi a do Chuí-Chuy, a fronteira mais ao sul. O vento foi o primeiro atravessamento percebido na caminhada pela fronteira seca. Como a cidade-gêmea é pequena (cerca de 16.462 habitantes em 2019), a extensão percorrida não foi muito longa. Era o primeiro dia, estavam todos dispostos e aventureiros. Grande parte do grupo já havia estado ali.

Em Chuí-Chuy, à primeira vista, a linha de fronteira é indeterminada e se funde com os mobiliários e características da própria cidade, que tem o comércio como determinante da paisagem. Ao centro, há poucos indícios que marcam o fim ou o começo da linha de fronteira, embora exista um canteiro central bem delimitado. Em contrapartida, nas extremidades mais periféricas, a linha se perde na rua de chão batido, sendo lembrada apenas por alguns marcos que insistem em delimitar um traçado que materialmente inexistente (Fig. 2).



"Ao longo da travessia pela linha de fronteira teve-se dois sentimentos opostos. Tanto o de vazio quanto o de excesso. A imagem apresenta isso. Nos extremos da via, tanto no lado brasileiro quanto no uruguaio, há uma poluição visual e um excesso de coisas, enquanto no meio, onde de fato se encontra a linha fronteira, existe um vazio - um espaço de armazenamento e transição. Além disso, a falta de manutenção da linha também é algo super notável. Juntando esse aspecto com o vazio, a linha parece um espaço de não apropriação da população".

**Relato de uma graduanda em arquitetura e urbanismo, 23 anos.**

Figura 2 - Autofotografia na linha de fronteira Chuí/Chuy. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



"...essa foto para mim é bem marcante, acho que isso das sacolinhas é bem marcante, principalmente por ser um sábado. A gente viu, nos dois sábados que estávamos em viagem, tanto ali quanto em Barra do Quaraí, muito forte essa atividade deles comprando comida mesmo. E a gente poderia pensar mil coisas, porque isso é um contrabando, mas tem que pensar o quanto é negativo ou positivo, ou o que que é esse contrabando. Não seria contrabando se tivesse a placa do Freeshop brasileiro onde uruguaios podem comprar. E parece que já existe, só não está legalmente articulado ainda, e a grande relação do medo desses Freeshops é que realmente parece que no lado brasileiro supermercado vai virar Freeshop, e que brasileiro vai ter a cota do Freeshop, assim não vai funcionar um comércio que não seja Freeshop, que não seja de livre comércio na fronteira. Então teve essa confusão, mas parece que a demanda da alimentação e das comidas que tem no Brasil, tanto industrializadas como frutas, é muito grande. A gente viu eles saindo com cachos de banana, parece que é um contrabando de comida, e, ali, o contrabando não é negativo, ele é a vida, ele é o que forma as pessoas".

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 28 anos.**

Figura 3 - Autofotografia na linha de fronteira Chuí/Chuy. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).

Na linha Chuí-Chuy, o ponto mais relevante observado pelos pesquisadores foi o abandono do espaço público na linha de fronteira. O local é utilizado apenas como espaço de passagem, ignorando a simbologia de encontro que é celebrada nas regiões não centrais. A falta de infraestrutura nessa zona, notadamente comercial, não ressalta as possibilidades provocadas pela vida urbana praticada nesse território. Se ao centro, onde se encontram os grandes mercados e *free shops* a linha fronteira é definida pelo abandono, em sua extensão, ela ganha um caráter rural. Na indecisão do chão batido, a fronteira é completamente dissolvida, não sendo marcada por vias ou mobiliários. Nessa extensão, alguns poucos marcos nos lembram que estamos no encontro en-

tre dois países. Não há espaço público de espera na linha. As pessoas, de modo geral, usavam calçadas ou vias uruguaias ou brasileiras, raramente se encontrando no entre (Fig. 3).

Outro aspecto marcante foi a ausência de pessoas em toda a extensão da linha propriamente dita. Com exceção dos viajantes, que mapeavam aquele espaço, ele era utilizado apenas como passagem ou estacionamento de diversos veículos, como carros, bicicletas, charretes e cavalos. Era como se nós fôssemos a linha, porque de fato ela não parecia existir. O emblema da linha apareceu de diversas formas (Fig. 4).



Figura 4 - Autofotografia na linha de fronteira Chuí/Chuy. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).

A linha aparece como simbologia do encontro, mas é também divisão. Na fronteira ardente, embora exista um território próprio da fronteira, é notável a grande influência cultural, econômica, plástica e linguística de um país sobre o outro, o que torna o território binacional. Consomem-se produtos de ambos os países, fala-se portunhol, português e espanhol, usa-se revestimentos de pedra (tipicamente uru-

guaios) e cerâmicas que imitam pedra (tipicamente brasileiras); a arquitetura se mistura entre as portas, as janelas e as lajes, no cuidado com o jardim e no descuido com os ajardinamentos pouco recuados. As trocas culturais também são simbolizadas pelo contrabando de produtos, prática cotidiana de cidades fronteiriças.

## 5.2. JAGUARÃO - RIO BRANCO

A segunda travessia foi a de Jaguarão-Rio Branco, uma fronteira molhada e marcada pelo Rio Jaguarão. Jaguarão é uma cidade de importância cultural, patrimonial e histórica e possui população de 26.680 habitantes (2019). Em contrapartida, Rio Branco possui 16.270 habitantes. Nesse encontro, a ponte ornamenta a segregação política, mas as águas, bem como os barcos e as pessoas que atravessam o rio em contato com ele, abrem outras possibilidades e fluxos, demonstrando as brechas de uma fronteira dominada. Caminhar pela ponte é tranquilo e agradável, um deleite à paisagem. Mas caminhar pela margem, vibrando junto às travessias ilegais é um convite à potência do território aberto. As autofotografias dizem sobre a geografia pampeana, mas também denunciam o tratamento do espaço público, enquanto revelam a potência da espera (Fig. 5).

A diferença entre a ocupação das imediações do rio que marca a fronteira fica evidente nos dois re-

latos. Enquanto a cidade uruguaia olha para o rio e recebe aqueles que querem ocupar esse espaço com um parque, a cidade brasileira ressalta uma brecha, que, se não estivesse ocupada momentaneamente, poderia ensejar abandono/vazio. O vazio, nesse sentido, pode ser entendido como um espaço em devir, o que cria possibilidades para as muitas subversões e apropriações dos lugares livres públicos. Essas mesmas relações são repetidas na malha de ambas as cidades (Fig. 6).

Outra característica a ser comentado é a ponte Barão de Mauá. Como grande projeto de interligação entre ambos os países, a ponte possui valor estético e político (de controle). Sua potência, todavia, não está na transição sitiada entre um país e outro (ainda que as placas de boas-vindas tornem a travessia peculiar), mas na calma que a paisagem observada de sua margem proporciona. A fronteira Jaguarão-Rio Branco é a mais bonita da beira do rio e a travessia é mais intensa nessa chegada/partida.



"Uma coisa que chamou atenção foram as bordas dessa linha de Fronteira, dessa água, principalmente. A gente vê atividades muito diferentes nessas bordas da ponte, por exemplo, nesse lado brasileiro de um lado tinha esses ciganos, viajantes, essa moradia que eles acabaram criando nessa borda e era um lugar muito bonito, onde tinha uma paisagem muito bonita, com a água, com a mata. Parece que eles, nesse extremo de divisa entre Brasil-Uruguai, talvez não pertencessem a cidade, então eles ficaram ali naquela fronteira, como se estivessem numa zona de risco também, bem ali naquela extremidade do final do Brasil, achei marcante. Já do outro lado dessa ponte, ainda no lado brasileiro, a gente tem aquele comércio que também é bem movimentado, com as barraquinhas, tendo uma leitura bem diferente do local. Por outro lado, no lado uruguaio, se tem um cuidado bem grande com essa borda porque vira um ponto de lazer, onde tem mobiliário, churrasqueira, toda uma visual deste local. Se percebe a diferença que é o cuidado com o espaço público, para as pessoas do Uruguai, e se nota também a grande ocupação desse espaço por brasileiros".

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 29 anos.**

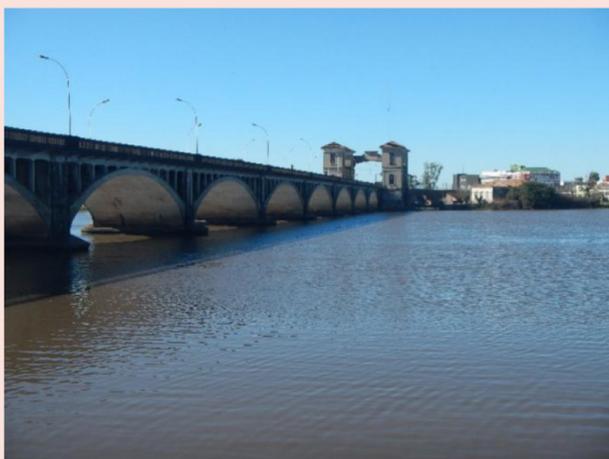
Figura 5 - Autofotografia na linha de fronteira Jaguarão/ Rio Branco. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



“Essa foto, eu acho que mostra um pouco o contraste que nós percebemos na travessia, no uso do espaço público do lado uruguaio e brasileiro. No Uruguaio, nota-se que muitas vezes não são feitos projetos caros, mas projetos que chamem as pessoas. Essas mesas em pedra, em tijolo, e os equipamentos públicos simples, se percebe que tem o uso da população. Já no Brasil, às vezes tem investimentos públicos mais caros até, mas que não tem o acesso às pessoas. Essa é uma questão que a gente viu em toda a fronteira, relacionada a espaços públicos, parques, praças, espaços de lazer. Do lado uruguaio parece que os espaços têm um design, uma criação, e também tem o uso vívido da população, inclusive os brasileiros indo para o lado do Uruguaio. E o lado brasileiro possui espaços bem mortos, em todas as cidades da fronteira, e os moradores relatam que vão para a praça do lado uruguaio, porque é melhor, porque tem bancos, porque tem outro tratamento do espaço”.

**Relato de um doutor em arquitetura e urbanismo, 47 anos.**

Figura 6 - Autofotografia na fronteira Jaguarão/Rio Branco. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa “Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay” (2018).



“Essa foto mostra a Ponte Internacional Barão de Mauá, porque ela é muito forte para dividir essas duas cidades, parece que ela tem uma potência muito grande, é um marco. Apesar de ser uma fronteira por água, pelo rio, ela é muito forte, acho que ela tem uma representação muito grande, para poder diferenciar esses dois países, essas duas cidades. Por isso que eu selecionei ela, eu acho que quando fala em Jaguarão Rio Branco a ponte é um ícone que tem muito afeto”.

**Relato de uma arquiteta e urbanista, 25 anos.**

Figura 7 - Autofotografia na fronteira Jaguarão/Rio Branco. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa “Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay” (2018).

Percebemos que o limite, simbolizado pelo rio, faz a travessia ser marcada. Mesmo que a ponte não seja utilizada e a fronteira seja atravessada pelas margens, há uma simbologia de atravessamento. Sempre sabemos em que país estamos. Esse território político é também percebido na prática cultural das cidades. Diferente das cidades de borda seca, Jaguarão-Rio Branco insinuam territórios próprios, com linguagem e lares pouco compartilhados. Embora se escute, veja e experimente um ir e vir entre ambas as cidades, a fronteira vibra como um marco referencial que insiste em não ser apagado (Fig. 7).

### 5.3. ACEGUÁ-ACEGUÁ

A terceira travessia aconteceu em Aceguá-Aceguá, pequenas cidades de fronteira seca (juntas somam 6587 habitantes), e embora muito demarcada por marcos de fronteira<sup>10</sup> é indeterminada. No espaço público que abriga os múltiplos marcos físicos e estruturados, ainda é possível perceber que se está em um território indeterminado. Assim como a cidade amigável, que não vê limites ou normas rígidas, a caminhada foi livre e errante (Fig. 8).

Em Aceguá-Aceguá, a amistosidade e a fluência da fronteira se encontram com o vazio de uma cidade-gêmea pequena. A linha de fronteira é interceptada por espaços livres, sem estrutura, em um estado que não diz nem sobre a presença, nem sobre o abandono, e espaços bem estruturados, com mobiliários fixos, canteiros e espécies vegetais que demandam cuidado e atenção constante. Ao centro, o espaço público é emoldurado por grandes free shops do lado uruguaio e por pequenos comércios e espaços de acolhimento no lado brasileiro. Fora do centro, a divisão se perde, seja pela materialidade dos espa-

ços construídos, seja pelas práticas dos moradores da cidade. A ausência de pessoas na rua, de forma alguma torna a cidade hostil. É uma cidade ao nível dos olhos (Fig. 9 e 10).

### 5.4. SANTANA DO LIVRAMENTO-RIVERA

O quarto atravessamento ocorreu em Santana do Livramento-Rivera. Se ambas cidades são importantes politicamente, culturalmente e populacionalmente (a cidade-gêmea possui 141.492 habitantes), seu encontro também o é. Por sua extensão e intensidade, a linha de fronteira nessas cidades é uma das mais interessantes. A fronteira é demarcada, mas se perde na amplitude da vida urbana em sua volta, conformando uma paisagem que convida à errância. Seu traçado é sinuoso porque acompanha uma topografia muito acidentada. A cada curva subida ou descida, a faixa de fronteira se desenrola de uma forma desigual, demonstrando o imenso uso dela pela população. Tudo acontecia ao mesmo tempo, inúmeros cenários iam se desenvolvendo conforme a caminhada. Pela extensão da linha, o grupo acabou se dividindo em dois, aqueles que desistiram de percorrê-la e aqueles que seguiram até um final possível, já na zona rural da cidade (Fig. 11).

A travessia de Santana do Livramento-Rivera foi marcada pela extensão e intensidade. Dentre as fronteiras percorridas, essa nos leva por um corte extensivo da cidade, de encontro às periferias de uma malha urbana muito bem consolidada. A linha, que não é reta, convocou o percurso, insinuando a presença de uma fronteira política, mas de muitas coexistências intensas que modificam completamente o território. O comércio para-formal, que acompanha o fluxo e dá novos usos ao espaço livre público, restabelece

---

<sup>10</sup> É um marco físico robusto que identifica o limite de uma linha de fronteira terrestre ou a mudança na direção dessa linha limítrofe. São normalmente usados para marcar pontos críticos na linha de fronteira entre estados ou subdivisões suas, mas também podem servir para marcar o limite de terrenos privados onde vedações ou muros são pouco práticos ou desnecessários. São normalmente feitos de pedra ou betão e colocados em pontos notáveis ou especialmente visíveis do terreno. É também comum que tenham informação inscrita com a identificação dos territórios em cada lado e uma data de colocação.

a orientação do acolhimento e o significado da própria travessia. Encontramos vendedores de lenha, chip, cadeiras, panchos, redes... casais sentados na linha, cavalos pastando sobre ela e um fluxo ininterrupto de carros, que a atravessam sem pestanejar. O cuidado com o espaço público na linha é retomado pela Praça Internacional, equipamento público de

uso e manutenção conjunta, que abriga brasileiros e uruguaios e reflete o tratamento priorizado dessa zona de convergência. Em função do uso extenso da faixa, a qualidade na infraestrutura e o cuidado com a vegetação sobre a linha foi outro aspecto destacado, contrastando com as cidades vistas até então (Fig. 12).



“Linha de fronteira demarcada. Do lado uruguayo grama verde, do lado brasileiro, estacionamento de carros”.

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 28 anos.**

Figura 8 - Autofotografia na fronteira Acegua/Aceguá. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



"Essa foto é de uma praça, e parece que é a nossa relação procurar o espaço público desses lugares, entender como são esses espaços públicos compartilhados. Me parece que essa praça está no lado brasileiro de Aceguá, mas tem essa relação da gente encontrar outros personagens, essa mistura. Parece super vazio, mas tinham pessoas nesse dia, que vimos, conversamos, era época de campanha política e fomos abordados. Então, aqui tem mais essa questão de tentar registrar um espaço público que parece estar integrado, parece receber, hospedar, diferentes populações, mesmo que pareça que não tem ninguém. Esse esvaziamento da cidade pequena, se via que tinha vitalidade, a gente ficou um tempo aqui sentado e passou muita gente, parou muita gente, e não só brasileiros, uruguaios também, e ainda muitos de fora, porque do outro lado tinham os grandes Freshops".

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 28 anos.**

Figura 9 - Autofotografia na fronteira Aceguá/Acegua. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



"Eu adoro essa foto da cadeira, porque me lembra a minha cidade, que também tem esse hábito. Mas eu achei mais legal que mostra um pouco da segurança da cidade pequena, que a pessoa deixou a cadeira ali, e a casa está fechada, e a cadeira de praia ficou ali, até com a almofadinha, e ainda tem um sofazinho para sentar. Então, eu gostei muito dessa foto, que mostra uma hospitalidade. Da vontade de chegar ali sentar, tomar chimarrão na frente da casa que nem é minha".

**Relato de um doutor em arquitetura e urbanismo, 47 anos.**

Figura 10 - Autofotografia na fronteira Aceguá/Acegua. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



“Essa é uma banquinha que fica no meio da linha, onde aluga e vende chips de celular do Brasil e do Uruguay. Então, por exemplo, um brasileiro chega lá e diz que quer alugar um chip do Uruguay, coloca no celular, fala com alguém, e aí depois devolve, pagando uma taxa. Esse comerciante fica no meio, comunicando um lado e outro, e todo mundo já sabe dessa localização. Ele também faz câmbio, mas o negócio principal é alugar chip de celular. Então, isso é uma coisa que só acontece ali. E ele é super comerciante, o senhor que trabalha ali, ele já quase fez eu comprar um chip, e contou várias coisas, como pessoas que tem doentes do lado uruguaio, e estão do lado brasileiro. Porque aquilo não é para o imediatismo, é alguém que ta lá em Montevideú, aí tu chega ali, pega um chip e fala, ou alguém que ta no Brasil, em Porto Alegre, ou em Pelotas. Então ele é um agente que facilita essa comunicação. E ainda, a língua ali também é bem uma mistura de português e espanhol, não dá para saber o que acontece”.

**Relato de um doutor em arquitetura e urbanismo, 47 anos.**

Figura 11 - Autofotografia na fronteira Santana do Livramento/Rivera. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa “Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay” (2018).



“Eu nunca tinha ido, nunca tinha visitado, nem Rivera nem Livramento, então foi uma surpresa para mim, eu não esperava cidades tão grandes e com aquela linha gigante que a gente andou por quase toda, mas eu achei muito legal a experiências de passar por lá e também achei bem diferente comparando com o Chuí-Chuí por exemplo. O canteiro, que também existe como mostra nessa foto, mas aqui é um local bem mais adequado para as pessoas caminharem. Tem bancos, tem sombra das árvores, todas as plantas bem cuidadinhas. Então tem um cuidado bem maior com esse espaço público na linha de fronteira. E esse canteiro se estende por muitos quilômetros, não foi toda linha, mas a gente caminhou bastante por ele, então achei bem legal essa parte da cidade”.

**Relato de uma arquiteta e urbanista, 25 anos.**

Figura 12 - Autofotografia na fronteira Santana do Livramento/Rivera. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa “Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay” (2018).

Além da complexidade da fronteira, da paisagem, dos personagens e da própria travessia, a dimensão da cidade-gêmea nos fez questionar sobre o lixo, o esgoto e até as políticas de punição que são incorporadas pela cidade. Como funciona o manejo de resíduos dessa fronteira? Para onde correm os ilegais? Como essa grande fronteira abriga o desconhecido? É preciso retomar que, embora estivéssemos nesse entre denso, Santana do Livramento-Rivera, por todos os motivos que já foram citados, é única. Mais do que uma cidade de fronteira, é uma cidade que abriga as diferenças e ressignifica a ocupação do espaço livre público a partir dessa pluralidade (Fig. 13).

### 5.5. QUARAÍ-ARTIGAS

A quinta travessia foi entre Quaraí-Artigas. Quaraí possui 22.687 habitantes (2019) e Artigas, 73.377. A fronteira simbolizada pelo rio é extensa, com uma ponte que não permite que vislumbremos seu final. Debaixo de chuva, atravessamos uma fronteira pouco convidativa, que parecia se referir a cidades extremamente militarizadas e ordenadas. Entretanto, encontramos, como sempre, brechas, que dizem sobre esse território permeável e maleável (Fig. 14).

Quaraí-Artigas trouxe uma sensação de divisão e segregação que não havia sido abordada nas travessias até então. A fronteira militar, emoldurada e cheia de obstáculos impõe à travessia um significado controlador e pouco convidativo. Apesar disso, é interessante notar que, como nos exemplos das imagens, há uma diferença de a espera entre as passagens de Quaraí e Artigas. Enquanto alguns pesquisadores veem ambos os lados como protetores, segregadores, outros percebem um acolhimento do lado uruguaio.

Além disso, o contrabando, que já vinha se fazendo presente nas outras travessias, foi citado por diversos pesquisadores como uma contradição. Apesar de a ponte oferecer uma travessia controlada, a todo momento se notavam pequenos barcos, cheios de eletrodomésticos e outros produtos atravessando a fronteira pela água (Fig. 15).

Outro aspecto abordado foi, mais uma vez, o tratamento das margens do rio. Enquanto Artigas oferece um espaço público estruturado e de qualidade, Quaraí tem suas bordas ocupadas por moradias paraforais com evidente risco ambiental. Uma pesquisadora também aponta a presença de lixo plástico preso à vegetação nas margens do rio (em ambos os lados), ressaltando a contradição crítica entre o controle e a manutenção que ocorre por cima da ponte e sua ausência na proximidade das águas.

### 5.6. BARRA DO QUARAÍ-BELLA UNIÓN

Por fim, chegamos à Barra do Quaraí-Bella Unión para atravessar a fronteira mais longínqua de todas. Barra do Quaraí possui apenas 4205 habitantes, enquanto Bella Unión, 18.406. Entre chuva, frio, cansaço e intensidade, demoramos para chegar ao Uruguay. A distância entre as zonas urbanizadas (8 km) e o caminho pouco convidativo para o pedestre (muitas vezes com um pequeno acostamento da via), simbolizava essa demora. Embora a travessia tivesse começado animada, emoldurada pela antiga e simbólica ponte de ferro, nem todos chegaram ao final. Alguns, molhados e cansados, precisaram voltar ao abrigo no meio do percurso. Já no Uruguay, fomos recebidos não por uma placa ou portal, mas por uma periferia gritante da cidade uruguaia, que invadia a rodovia (Fig. 16 e 17).

Como já mencionado, a grande extensão dessa travessia e o fato de ter sido necessário buscar abrigo quando a chuva se tornou mais intensa foram pontos que chamaram nossa atenção. O espaço de abrigo/refúgio em baixo do beiral do telhado de uma casinha simples, onde fugimos da chuva torrencial, nos propiciou respiro e reflexão. Nesse momento, uma parte do grupo decidiu seguir a travessia e outra decidiu retornar ao hotel. O pequeno abrigo, improvisado, nos mostrou sobre a grande distância e errância que nos chamam nessa fronteira (Fig. 18).



Aqui é difícil conseguir capturar e entender essa relação dessa fronteira, para mim ela é a mais complexa de todas. E aí talvez essa imagem seja essa confusão e essa ebulição de eu estar nessa fronteira, que para mim é outra escala de cidade, outra escala de fronteira. Eu me sinto bem desterritorializada, não consigo encontrar, fazer relações, é a que eu menos consigo me apropriar. [...] para mim ela é extremamente complexa, e eu não consigo aprender ela tanto, e aí acho que essa complexidade eu trouxe nessa foto. Que a gente não consegue ver uma arquitetura, a gente tem, sei lá, um telhadinho, outro telhadinho, e outra materialidade. Tem esse telhado santa fé, e aí tem a telha metálica e aí tem a telha cerâmica, essa complexidade, essa ebulição de informação em cada cena. Aí Tem esse muro que se fecha e esconde o que está do outro lado, e ao mesmo tempo se anuncia que tem um verdinho. E sei lá se isso é uma borracharia, porque tem um pneu aqui, então em vários planos dessa foto eu consigo ver essa complexidade. [...] Também nessa foto tem ainda os personagens. E para mim é a fronteira mais desafiadora de todas, não sei se pelo tamanho, pela escala, pela ebulição dela. Mas para mim essa é a fronteira da ebulição, a mais densa".

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 28 anos.**

Figura 13 - Autofotografia na fronteira Santana do Livramento/Rivera. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



"Essa linha de fronteira para mim foi a mais impactante, porque no lado brasileiro, quando a gente vai fazer essa travessia tu já encontra essa primeira barreira, parece que sendo alguma coisa como "vamos controlar muito essa passagem de quem vem e quem sai", tanto que tem um desvio, tem essa bandeira, delimitando bem "Aqui é o Brasil". Parece que tem essa coisa muito marcante de dizer que essa fronteira é um bloqueio, um controle, tem esse rigor. Não é convidativa, não é receptiva pelo lado brasileiro, eu senti esse impacto. Essa fronteira gerou um impacto! Já essa entrada no Uruguai, que é em Artigas, é muito mais convidativa que aquele bloqueio no lado brasileiro. Porque tem essa coisa do "Bem Vindo" e logo a frente tem uma rótula com umas flores coloridas, parece que há um cuidado, é uma coisa mais receptiva, mais acolhedora do que aquela barreira impedimento, então eu senti algo mais amigável".

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 29 anos.**

Figuras 14 - Autofotografias na fronteira Quaraí-Artigas. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



“Essa imagem eu acho que é bem importante nesse momento. Foi relatado por vários moradores a questão desse contrabando consentido que existe de um lado para o outro na fronteira, onde tem o dia inteiro um barquinho carregando mercadorias, que pela ponte não passa, mas já é consentido pelos policiais porque pelo barco pode passar qualquer coisa. E isso mostra bem o que é essa foto, porque a gente ficou pensando, o que era isso que ficava indo e voltando, e em algum momento eu lembro que a gente passando olhou, e não eram coisas tão pequenas, eram colchões. Então, eu acho que é importante a gente ter esse registro da travessia, que ela não se dá só no nosso trajeto físico da ponte, ela também se dá por essas bordas, pela água, para a gente não cair na mística de que é só por aquele lugar que a gente caminhou. Além disso, algumas pessoas relataram que tem furos nas telas, quando tem uma divisão, as pessoas perfuram a tela e ultrapassam. Então essa foto simboliza isso, são os quileros, que eles chamam, são as pessoas que carregam quilos de coisas de um lado para o outro”.

**Relato de um doutor em arquitetura e urbanismo, 47 anos.**

Figuras 15. Autofotografia na fronteira Quaraí-Artigas. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa “Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay” (2018).



“A primeira coisa mais marcante dessa travessia é essa ponte. Para mim ela chama muita atenção, tem uma força muito grande nessa travessia, tanto que eu queria fazer essa linha de fronteira pela ponte onde passava o trilho de trem e não por essa de concreto. Eu acho ela muito forte e ela tem uma representatividade grande para o lado brasileiro, de acordo com alguns relatos que já ouvi sobre a ponte. Então acho que a ponte é importante nessa travessia, e era um lugar que eu gostaria de ter explorado, ter feito essa travessia por cima dela e não por cima dessa ponte de concreto. Até porque é um trecho muito extenso, então esse percorrer acaba nos levando, me lembrando do trilho de trem, dessa linha, dessa coisa linear”.

**Relato de uma graduanda em Arquitetura e Urbanismo, 27 anos.**

Figura 16 - Autofotografia na fronteira Barra do Quaraí-Bella Unión. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa “Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay” (2018).



"Eu acho que essa foi a travessia com maior massa de periferia e pobreza que a gente viu, embora seja estranho, porque nós caminhamos longe da periferia. Mas eu não sei se é uma pobreza ou uma vida rural, então eu acho que teve um afastamento nosso, de não caminhar por dentro da vila, porque parece perto, mas eram vários metros, e a gente foi indo pela rodovia, e era uma faixa bem pobre de periferia. Livramento tinha um pouco, mas era uma periferia misturada com classe média, e aí não, aí tinha uma massa de casinhas de madeira, de papelão, e estava frio, chovendo, e ao mesmo tempo tem uma parabólica, então é um lugar bem de acampamento. Não estou elaborando agora muito bem, mas eu escolheria agora essa foto, ainda sem saber bem o porquê, mas acho que também pelo tamanho, porque lembro que a gente caminha muitos metros ou quilômetros, e tem essa visão. Eu lembro que é uma caminhada bem longa, que a gente vai indo, e é uma periferia que não acaba mais, e ela estava do outro lado da estrada. Então a gente chega num trevo, e a gente se perguntou "será que a cidade é esse lado da favela?" e aí tem um outro lado meio escondido, que tem um freeshop grande".

**Relato de uma mestra em arquitetura e urbanismo, 28 anos.**

Figuras 17 - Autofotografia na fronteira Barra do Quaraí-Bella Unión. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).



"E aí essa é a avenida principal da cidade de Bella Unión e tava tudo fechado já, e era o último dia da viagem, era um sábado, e parece que o sábado que a gente passou no Chuy foi tão vivo, foi tão dinâmico, e aqui a gente chegou em uma cidade que estava tudo fechado, que só tinha uns Freeshops abertos. [...] Mas aí a gente saiu e se deparou com essa rua toda em reforma, esse caos, e a gente não encontrou um lugar aberto para almoçar, tava tudo fechado. E isso foi bem marcante, essa cidade que parecia bem em reforma e manutenção, e ao mesmo tempo tem esse caráter de uma cidade pequena, porque ela tem por exemplo uma pessoa aqui sentada na frente da casa dela, mesmo que tenha um comércio de cada lado, parece que ele está em casa. Então tinha assim meio que uma vigilância nessa cidade que parecia meio assombrada por não ter ninguém. Então essa foi a experiência da travessia, bem embarrada, molhada, nublada, num vazio, num abandono, no sentido de estar sozinha. Olhando agora o conjunto de imagens escolhidas parece que, tirando a da nossa parada que para mim tem uma essência de acolhedora, parece que todas elas têm um caráter super hostil".

**Relato de uma mestrandia em arquitetura e urbanismo, 28 anos.**

Figuras 18 - Autofotografia na fronteira Barra do Quaraí-Bella Unión. Fonte: Acervo do projeto de pesquisa "Travessias na Fronteira Brasil-Uruguay" (2018).

A linearidade da paisagem, somada ao clima e à falta de acontecimentos, ampliou o sentido de linha como limite, uma constante fuga. Diferente das outras fronteiras, que pareciam abrigar a todo tempo uma troca, um movimento, Barra do Quaraí-Bella Unión sugere uma hospitalidade em devir, um comércio em devir, uma cidade em devir, etc. Parece que nada está sendo, mas que, ainda assim, muitas coisas podem acontecer. A ponte de ferro simboliza a potência dessas alternativas (não só de meios de transporte), mas de formas estéticas de se conectar. Pelo que ouvimos nas cidades, há sim conexão. Outro ponto que não foi abordado, mas é significativo, é o fato dessas cidades estarem bem próximas da Argentina, configurando não uma binacionalidade, mas uma tríplice fronteira.

## 6. CONSIDERAÇÕES

**A partir desse método, pôde-se compreender as percepções dos pesquisadores sobre cada uma das travessias realizadas. Observamos que o procedimento da autofotografia é muito pessoal. Cada indivíduo teve um olhar e uma impressão sobre determinado local, sendo que esse olhar ora foi semelhante ao olhar de outros pesquisadores (como vários viajantes apontando características de infraestrutura, manutenção e uso dos espaços públicos da linha), ora completamente singular (como a viajante que apontou a presença do lixo nos espaços urbanos, o que apontou a presença de antenas nas cidades, a que apontou as flores, etc.). Isso variou de acordo com as experiências particulares de cada pesquisador, bem como suas preferências e interesses.**

Ambos os casos se fizeram presentes, mostrando como existem ambiências na fronteira com aspectos tão impactantes que levaram os diversos pesquisadores a uma interpretação similar, bem como ambiências que possuem características mais ambíguas e abertas à interpretação que desencadearam sentimentos e sensações completamente opostas nos pesquisadores. O que ajuda a compor essa hetero-

geneidade em relação às fronteiras são os diversos fatores analisados nas linhas fronteiriças, como o modo de vida da população, a infraestrutura, o convívio social, as formas de interação entre os países, a própria forma física da fronteira, cada local possui o seu aspecto e a sua característica. Um dos pontos, no entanto, que mais se destacou foi a análise da infraestrutura de cada local e ainda a análise de como o comércio afeta e se desenvolve nessa fronteira. Talvez isso evidencie uma característica da domesticação do olhar dos arquitetos e urbanistas, formação comum entre os pesquisadores. Para além das semelhanças e diferenças nas interpretações dos locais de estudo, podemos destacar como principal aspecto o fato de não ser possível generalizar a fronteira Brasil-Uruguay. Trata-se de uma fronteira muito diversa, cujas características se modificam e variam de acordo com o território.

As cidades-gêmeas Chuí-Chuy, Aceguá-Aceguá e Santana do Livramento-Rivera – que são fronteiras secas, onde Brasil e Uruguay são separados por um canteiro central –, apesar de possuírem essa característica física em comum, apresentam inúmeras diferenças de abordagem nas suas administrações, culturas, conexões, interações, aspectos geográficos, etc. Por exemplo: o porte das cidades (contraste entre Aceguá-Aceguá e as outras); a topografia plana de Chuí-Chuy versus a topografia acidentada de Santana do Livramento-Rivera); a importância do comércio informal na linha (Todas possuem, mas em Santana do Livramento-Rivera é mais marcante); a importância dos free shops na linha (Chuí-Chuy); o próprio tratamento do canteiro central se diferencia de cidade-gêmea para cidade-gêmea.

No caso das fronteiras molhadas, Jaguarão-Rio Branco, Quaraí-Artigas e Barra do Quaraí-Bella Unión, que são unidas, ou separadas, por pontes, a premissa é a mesma. Apesar de possuírem essa característica em comum, a pluralidade entre elas é muito marcante: a distância entre as áreas urbanizadas (Barra do Quaraí-Bella Unión); o tratamento da segurança, ou do recebimento, na entrada da cidade/país (Quaraí-Artigas sendo a mais controlada); a importância da própria ponte como elemento (Jagua-

rão-Rio Branco).

Tendo como interesse de pesquisa o cotidiano, o efêmero e o heterogêneo, foi possível estudá-los como foco principal, tema a ser analisado e percebido. Ao invés de tentar ressignificar o conceito de fronteira, chegamos à conclusão de que seria melhor discuti-lo acumulando e analisando a visão de diversas áreas do conhecimento – como arquitetura, geografia, filosofia, história, entre outras –, bem como de diferentes pontos de vista subjetivos e pessoais, a fim de compreender o seu caráter mutável e a capacidade de integração e segregação que a fronteira pode conter.

Percebemos, assim, que há diferença entre as divisas secas e molhadas. Naquelas, observamos a conexão, o comércio e a potência do espaço público. Nestas, a ponte como ponto significativo, bem como a potência que há embaixo da ponte, seja para o lazer ou o contrabando.

A ponte, o rio e a rua exercem papéis fundamentais na organização urbana dos lugares, criando territórios de estabilização, controle e disciplina, que ao mesmo tempo são subvertidos em desestabilização, descontrole e disciplina a todo o momento. São aduanas, muros, carimbos etc. que convivem com contrabandos, escapes, atravessamentos etc. O mesmo se pode afirmar sobre os comércios formal e informal: embaralham-se free shops, camelôs e os conhecidos “*quileros ou bagageros*”, que atravessam de um lado para outro como formigas, levando e trazendo coisas incessantemente e silenciosamente na dinâmica urbana da fronteira Brasil-Uruguay.

Um bom desenho urbano e a manutenção dos lugares são essenciais para promover a utilização e a apropriação dos espaços públicos. Nas faixas secas, a extensão contínua sem tratamento, atrativos, pontos de parada ou contemplação, como praças, parques e mobiliário urbano em geral, proporciona a não utilização do espaço, gerando vazios urbanos, territórios utilizados apenas como passagem. Já nas faixas molhadas, a ponte, sem cuidado com o pedestre, proporciona o sentimento de pressa. Além de

ser usada apenas como passagem, é uma passagem rápida, apressada. Contrasta com as bordas e com a parte debaixo da ponte, que possui locais convidativos, favorecendo o pertencimento e a utilização. Independente dessas características, em cada uma, pudemos observar uma configuração e um uso único, independente e diferente do espaço, tornando essa faixa um lugar de experimentação.

A partir do procedimento metodológico da autofotografia, diferente dos mapas, entrevistas e vídeos, foi possível ter uma visão pessoal e subjetiva do lugar. A cartografia urbana e a experiência da viagem buscam uma experimentação corpórea do campo de pesquisa, obtendo resultados que não podem ser considerados imparciais. Sendo assim, os outros procedimentos do projeto “Travessias”, além da autofotografia, também retratam resultados influenciados, produtos da experiência, do processo. A autofotografia se difere por propor uma visão individual e externa (do visitante) sobre o campo, retratando a potencialidade dele através de um estudo psicológico e subjetivo que capta os aspectos definidores da área e também os detalhes dessa. Com isso, gera um mapa autofotográfico, pessoal e subjetivo, representando generalidades e minuciosidades voltadas ao sentimento que a faixa de fronteira proporciona àquele que a atravessa/experimenta.

## 7. AGRADECIMENTOS

**A realização deste trabalho só foi possível pela colaboração de inúmeras pessoas e entidades. Em especial, agradecemos à FAPERGS (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do RS) e ao CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) pelos financiamentos do projeto “Travessias na Linha de Fronteira Brasil-Uruguay”, viabilizando a execução da cartografia urbana e da pedagogia da viagem no território de estudo. Por fim, obrigado aos viajantes-pesquisadores e colaboradores do projeto pelo auxílio, perseverança, contribuição e construção de conhecimento durante o desenvolvimento da pesquisa.**

## 8. REFERÊNCIAS

CUSTÓDIO, Vanderli; DONOSO, Verônica Garcia; MACEDO, Silvio Soares. (2018). *Reflexões sobre espaços livres na forma urbana*. São Paulo: FAUSP.

GUATTARI, Félix. (1992). *Caosmose: Um novo paradigma estético*. Ana Lúcia de Oliveira e Ana Cláudia Leão (Trad.). São Paulo: Editora 34.

JACQUES, Paola Berenstein. (2007). Corpografias urbanas: o corpo enquanto resistência. *Cadernos PPG – AU – FAUFBA: Resistências em espaços opacos*. Salvador, Ano 5, número especial, p. 93-104. Disponível em: <<http://www.laboratoriourbano.ufba.br/arquivos/arquivo-13.pdf>>. Acesso: 24 de Julho de 2020.

JACQUES, Paola Berenstein. (2012). *Elogio aos Erantes*. Salvador: editora UFBA.

MAGNOLI, Miranda Martinelli (2006). Espaço livre - objeto de trabalho. *Paisagem e Ambiente*, (21), 175-197. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i21p175-197>>. Acesso: 28 de dezembro de 2021.

NEIVA-SILVA, Lucas; KOLLER, Sílvia Helena. (2002). O uso da fotografia na pesquisa em Psicologia. In: *Estud. psicol. (Natal)* [online]. vol. 7, n. 2, pp. 237-250. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-294X2002000200005&script=sci\\_abstract&lng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-294X2002000200005&script=sci_abstract&lng=pt)>. Acesso: 01 de agosto de 2020.

NUNES, Gustavo de Oliveira. (2021). Experimentação e História de um Farol: Trajetos Intensivos e Extensivos na Pequena Localidade do Farol de Santa Marta. In: *Pixo - revista de arquitetura, cidade e contemporaneidade: pequenas cidades II*, v. 6, n.20. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/pixo/article/view/20882>>. Acesso: 14 de dezembro de 2021.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Lilliana da (Orgs.). (2009). *Pistas do Método da Cartografia: Pesquisa-intervenção e Produção de Subjetividade*. Porto Alegre: Sulina.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia (Orgs.). (2014). *Pistas do Método da Cartografia: A experiência da pesquisa e o plano comum*. Vol. 2. Porto Alegre: Sulina.

PUCCI, A. S. (2010). *O Estatuto da Fronteira Brasil-Uruguaí*. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão.

RESENDE, Lorena Maia. (2019). *Cartografia Urbana na Linha de Fronteira: Travessias nas cidades-gêmeas Brasil-Uruguay*. In: *Prograu FAUrb UFPel. Pelotas*. (Dissertação de mestrado). Disponível em: <[https://drive.google.com/file/d/1yRyOQEgBO\\_8xGT3-Oz7I-Pu5j\\_RG4M49S/view](https://drive.google.com/file/d/1yRyOQEgBO_8xGT3-Oz7I-Pu5j_RG4M49S/view)>. Acesso: 20 de julho de 2020.

ROCHA, Eduardo; et al. *Cross-cult: desenho urbano*. (2017). Pelotas: PROGRAU/ Débora Souto Allemand. ROCHA, Eduardo. (2008). *Cartografias Urbanas*. *Projectare revista de Arquitetura e Urbanismo*. Disponível em: <[https://drive.google.com/file/d/0BxwRBEG0PaG\\_Sm96UnhERmpoYUE/view](https://drive.google.com/file/d/0BxwRBEG0PaG_Sm96UnhERmpoYUE/view)> . Acesso: 20 de julho de 2020.

SILVA, Luís Sérgio Duarte da. (2005). 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.

STRUMINSKI, Edson. (2015). *Brasil e Uruguaí: fronteiras e limites*. Ilhéus: UESC/Editus.