

Mapas sensíveis nos territórios abandonados de estações férreas na fronteira Brasil-Uruguaí

Vanessa Forneck e Eduardo Rocha

Esta pesquisa cartografa e investiga os territórios criados em decorrência do abandono das estações férreas, acentuado a partir dos anos 1980, nas cidades gêmeas de Jaguarão-Rio Branco e Santana do Livramento-Rivera, na fronteira Brasil-Uruguaí, a fim de compreender as práticas urbanas e a relação com o patrimônio ferroviário na contemporaneidade. A partir do método cartográfico sensível, que acompanha processos vivenciados, e se aproxima de uma perspectiva etnográfica, ao propor uma imersão no campo, evidenciamos a ruptura corpo-cidade e a percepção de um abandono sensível nesses territórios. As nossas caminhadas possibilitaram a abertura para novas formas de leitura da cidade, prevalecendo a importância da fala, da escuta, da pausa, do silêncio, como uma forma potente de sentir e experimentar os lugares através da nossa sensibilidade.

PALAVRAS-CHAVE: cartografia sensível, estações férreas, abandono, fronteira Brasil-Uruguaí, urbanismo contemporâneo.

Sensitive maps in abandoned territories of railway stations on the Brazil-Uruguay border ♦ The research maps and investigates the territories created by the abandonment of railway stations, a process that has been accentuated since the 1980s, in the twin cities of Jaguarão-Rio Branco and Santana do Livramento-Rivera, on the Brazil-Uruguay border. The aim was to understand the urban practices and the contemporary relationship with the railway heritage. Through the sensitive cartographic method, which explores the lived experience as processual, combined with an ethnographic perspective, which proposes an immersion in the field, the rupture body-city and the perception of a sensitive abandonment in these territories became evident. Our walks opened new ways of reading the city, and the prevalence of the importance of speech, of listening, of pause, of silence, as a powerful way to feel and experience the places through our sensibility.

KEYWORDS: sensitive cartography, railway stations, abandonment, Brazil-Uruguay border, contemporary urbanism.

FORNECK, Vanessa (vanessaforneck@usp.br) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, IAU-USP, Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8796-0906>. Financiamento de bolsa de doutorado: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), bolsa concedida sob o processo de n.º 2022/09881-9. CRedít: concetualização, investigação, metodologia, administração do projeto, visualização, redação do rascunho original, redação – revisão e edição.

ROCHA, Eduardo (amigodudu@gmail.com) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, FAUrb-UFPel, Brasil. ORCID: <https://orcid.org/>

id.org/0000-0001-5446-9515. CRediT: concetualização, investigação, supervisão, redação – revisão e edição.

AGRADECIMENTO: Ao financiamento de bolsa de mestrado pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – código de financiamento 001.

INTRODUÇÃO

Este artigo¹ discute exemplos de territórios do abandono² de estações férreas na fronteira Brasil-Uruguai e busca experimentar as relações entre as dinâmicas urbanas percebidas na contemporaneidade. Por volta dos anos 1980, diversos trechos começaram a ser desativados e as estações férreas perderam sua função original de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros, no final do século XX, ficando muitas delas largadas ao acaso. Assim como elas, foram abandonados também os sítios ferroviários,³ tornando-se suscetíveis à ação do tempo – no caso de intempéries –, e à ação humana – no caso de depredações e retaliações no patrimônio ferroviário.

O sistema ferroviário faz hoje parte de políticas de preservação de interesse cultural nacional, pois é entendido como uma referência para determinados grupos sociais, adquirindo com o passar do tempo uma forma de expressão cultural (Kühl 2019). Desse modo, realizar intervenções em sítios ferroviários sem a devida sensibilidade pode desprezar os múltiplos fatores que envolvem

1 Esta pesquisa foi desenvolvida no âmbito da dissertação de mestrado *Abandono de Estações Férreas: Cartografia Sensível na Fronteira Brasil-Uruguay*, na Universidade Federal de Pelotas, Brasil (Forneck 2021), sob orientação do Dr. Eduardo Rocha, coautor deste artigo pelas contribuições nas análises da investigação. A pesquisa teve apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, Brasil (CAPES), código de financiamento 001.

2 Territórios do abandono surgem a partir de leituras de trabalhos sobre “abandono”, como, por exemplo, o de Germanie Geux (1973), uma clínica suíça que identificou em seus pacientes o sentimento causado após eles terem sido ou se sentido abandonados. Esse síndrome de abandono, apresenta variações de potência e intensidade, podendo ir de um ligeiro mal-estar até uma intensa angústia, e desencadear inclusive comportamentos de agressividade. Kevin Lynch (2005) investigou a relação e interação das pessoas com lugares, prédios e objetos abandonados na cidade, em que cada pessoa atribuiu uma escala de valores para cada objeto/local abandonado, e objetos antigos de alguns se tornaram relíquias para outros. São princípios e valores que envolvem sentimentos, afetividades, emoções e sentidos distintos para cada indivíduo. Há ainda aqueles que veem lugares abandonados como espaços do possível, onde a imaginação pode fluir, longe de uma supervisão atenta de outras pessoas (Lynch 2005; Rocha 2010; Forneck 2021).

3 O sítio ferroviário inclui estações, armazéns, rotundas, terrenos, trechos de linha, vagões, maquinários e demais bens considerados constituintes da memória ferroviária.

esses territórios, que abarcam questões históricas, sociais, econômicas e culturais, além de um conjunto de questões imateriais, como o sentimento das pessoas que estiveram envolvidas na atividade, marcadas por lembranças, emoções, memórias e histórias de vida.

Desse modo, a pergunta que surge é: o que pulsa nos territórios do abandono das estações férreas, levando em consideração a experiência corporal e sensível, que provoque novas formas de leitura da cidade? Visando modos possíveis de leitura de um mesmo evento, este trabalho procurou as teorias do urbanismo contemporâneo da filosofia da diferença,⁴ para considerar algo que extrapola as estruturas rígidas e hegemônicas na cidade (Deleuze e Guattari 2011). O objetivo foi investigar e cartografar os territórios do abandono das estações férreas nas cidades gêmeas de Jaguarão-Rio Branco e de Santana do Livramento-Rivera⁵ na fronteira Brasil-Uruguai, associando as dinâmicas urbanas com a vivência atual do patrimônio ferroviário, para revelar as potências que emergem nesses territórios.

O método que adotamos foi a cartografia sensível, que tem como intenção mapear os processos de uma experiência, capturando e registrando os acontecimentos percebidos em um determinado território, em nossa passagem por lá em 2019. A investigação faz uma aproximação com a etnografia no modo como propõe uma imersão no campo, ativando um olhar de perto e de dentro, atento às diferentes manifestações que surgirem e estando aberta à imprevisibilidade (Nobre, Amorim e Frangella 2019). Os procedimentos metodológicos incluíram: a pedagogia da viagem, que propõe uma imersão no campo pesquisado; caminhadas pelos trilhos de trem; e dez entrevistas cartográficas, com moradores das cidades estudadas, brasileiros e uruguaios, homens e mulheres, entre 17 e 70 anos, no final de 2019. As entrevistas partiram de um roteiro semiestruturado, que possibilitou aprofundar determinados assuntos, conforme o andamento da conversa; os mapas cartográficos⁶ serviram como uma forma de comunicar e expressar aquele território, e a análise cartográfica buscou amarrar todos os elementos identificados em campo. Os mapas dos encontros e os mapas das intensidades anunciam as rupturas marcadas

4 Trata-se de uma linha filosófica vinculada ao movimento pós-estruturalista que defende a importância da diferença como condição de qualquer processo de significação. Os principais filósofos desse período são Michel Foucault, Gilles Deleuze, Félix Guattari e Jacques Derrida (Peters 2000). A palavra diferença está relacionada com *différence*, trazida por Derrida (1991), e tem também relação com o verbo *différer* (diferir), daquilo que não é idêntico, ser outro, discernível, etc., colocando em questão a alteridade de dissemelhança.

5 A cidade de Santana do Livramento é um município brasileiro do estado do Rio Grande do Sul com 84.421 habitantes (IBGE 2022); a cidade de Rivera, capital do departamento de mesmo nome, no Uruguai, possui uma população de 78.900 habitantes (INE 2011).

6 Os mapas cartográficos foram produzidos após o trabalho de campo, no momento de análise da pesquisa. A data específica consta junto à legenda de cada mapa.

no corpo-cidade⁷ e revelam as afecções percebidas a partir da experiência em campo.⁸ Ressaltamos a importância da aproximação com o plano real a fim de evidenciar e visibilizar a potência da escuta, da fala, da pausa, do ritmo mais lento para experimentar e sentir a cidade, trazendo a abertura para novas leituras a partir da nossa sensibilidade.

A CARTOGRAFIA COMO MÉTODO

A elaboração de mapas é uma ferramenta comumente utilizada como uma forma de expressar alguma informação. Os mapas podem ter um caráter político, técnico, científico, artístico, entre outras possibilidades como também consistir em diversas formas de comunicação, como, por exemplo, por meio de desenhos, escritos, colagens, rabiscos. Há uma infinidade de maneiras de elaborar um mapa, dependendo da informação a ser comunicada e para qual público se destina. Desse modo, o mapa também pode ser entendido como um instrumento de poder e controle, pois alguns fatos podem ser evidenciados e outros ocultados, fazendo com que nem todas as camadas do real sejam visibilizadas.

Gilles Deleuze (1925-1995) e Félix Guattari (1930-1992) se dedicaram na produção de trabalhos evidenciando a importância de pautas relacionadas às questões políticas, econômicas e sociais frente à hegemonia capitalista na sociedade. A partir da abordagem filosófica, propõem na obra *Mil Platôs* diferentes perspectivas de analisar um mesmo fenômeno urbano, de modo que sejam criadas outras formas de ver e pensar a cidade, a partir de um olhar para situações minorizadas, ou seja, daquilo que escapa das estruturas rígidas e predefinidas na sociedade (Deleuze e Guattari 2011).

Nesta pesquisa, procurámos elaborar mapas que revelem concepções diferentes das leituras preestabelecidas e estáticas das cidades, como a de mapas urbanos nos quais são apresentadas ruas, quadras, cursos de água, topografia, entre outros. Propomos uma cartografia que dê visibilidade às produções de subjetividades que emergem quando se está em um território, como forma de registro processual de uma experiência (Passos e Barros 2015).

O método cartográfico aproxima-se ao método etnográfico, não no sentido de comparação, mas na convergência de determinados aspectos importantes em uma investigação de campo. Fonseca (1999) defende que a etnografia tem como ponto chave a interação entre o pesquisador e os sujeitos estudados, uma relação próxima, enfatizando as ações cotidianas e subjetivas. Propomos

7 A expressão ruptura corpo-cidade refere-se às transformações internas e subjetivas por quem viveu a experiência do trabalho de campo em 2019 e às reorganizações urbanas ocasionadas pelo sistema ferroviário na cidade, provocando, muitas vezes, rupturas físicas e simbólicas no espaço urbano.

8 As afecções relatadas surgem a partir da experiência de campo de Forneck, acompanhada por um ou dois colaboradores, em percursos íntimos com o espaço.

uma técnica investigativa de caráter qualitativo, na busca de conter os males de processos calcados excessivamente na quantificação. Assim, alguns autores trabalham com a noção da etnocartografia,⁹ trazendo uma combinação do principal método antropológico e da cartografia como método apresentado por Passos, Kastrup e Escóssia (2015) por meio das concepções trazidas por Deleuze e Guattari (2011).

A nossa pesquisa baseia-se na sensibilidade e, para isso, trazemos a cartografia sensível como o seu método. Procuramos criar mapas que revelam sensações, desejos, sentimentos e afecções¹⁰ percebidas durante a imersão em um território para si desconhecido. Não existem regras ou diretrizes de como elaborar mapas sensíveis, as inquietações vão surgindo e podem ser modificadas ao longo do processo. É preciso dar atenção a todas as manifestações sociais; às nuances de sensibilidade, individuais ou coletivas; às hostilidades; às aproximações e inclusive às manifestações do inconsciente. São questões que tratam da sensibilidade do olhar cartográfico, o que é chamado de “corpo vibrátil”, que tem a intenção de captar as forças que se excedem a partir do encontro com o outro (Rolnik 2016).

Para esta investigação adotamos a pedagogia da viagem (Rocha *et al.* 2017), que propõe a imersão da pesquisadora no plano da experiência, de modo a acessar lugares incomuns na cidade, que apresentam grande potencial de descobertas. Previmos três etapas essenciais: a primeira diz respeito à programação da viagem, ou seja, arrumar as malas, separar o que levar, agendar hospedagem, etc. A segunda etapa é a experiência propriamente dita, é vivenciar e estar aberta aos acontecimentos que surjam no caminho. A terceira etapa é o retorno, o momento de voltar para casa para administrar a “bagagem” da viagem, tendo noção de que não se pode carregar tudo e de que algumas coisas foram deixadas pelo caminho.

Realizada a programação da viagem, partimos de Pelotas¹¹ até as cidades gêmeas estudadas, propusemo-nos fazer uma caminhada pelos trilhos do trem, realizando o percurso a pé entre as estações férreas de cada lado da fronteira. O ato de caminhar como prática ética-estética é uma forma de atingir e dar visibilidade a áreas banais ou residuais na cidade, que muitas vezes não são reconhecidas como parte do território, sendo dotadas de multiplicidade e

9 A etnocartografia para Bittencourt (2011, *apud* Nobre, Amorim e Frangella 2019) refere-se a uma sistematização de pressupostos e técnicas que partem de compor uma abordagem imbricada à pesquisa etnográfica e dos movimentos desejantes presentes no campo pesquisado. Nesse sentido, a etnocartografia implica no conjunto de linhas de forças, intensidades e sentimentos que permeiam um meio, numa perspectiva da esquizoanálise.

10 Os afectos podem ser entendidos como devires – estado de corpo diante de um acontecimento – que extravasam quando algo ou alguma coisa passa por aqueles que o sentem (Deleuze 1988).

11 Pelotas é a cidade sede da Universidade Federal de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil, que fica a uma distância aproximada de 343 quilômetros da cidade de Santana do Livramento.

heterogeneidade (Careri 2009). Durante o percurso, portamos um celular para registrar o trajeto em um aplicativo de caminhada e uma câmera fotográfica para captar diferentes momentos da experiência.

Também realizámos entrevistas cartográficas com a intenção de destacar as narrativas das pessoas inseridas no contexto urbano ferroviário. As perguntas eram semiestruturadas de caráter qualitativo, “de modo que a fala seja acompanhada como emergência na/da experiência, e não como representação” (Tedesco, Sade e Caliman 2016: 97), dando importância à dimensão processual da experiência. As entrevistas cartográficas requerem um comportamento ativo de escuta, onde a pesquisadora acolhe e acompanha os acontecimentos que surjam como experiência vivida, porém não se limitam a isso, pois busca ampliar a abertura a diversas dimensões de forma e força nos sujeitos que experimentam o objeto investigado (Passos *et al.* 2018). Boni e Quaresma (2005) afirmam que as entrevistas semiestruturadas permitem uma abertura e troca mais estreita entre entrevistador e entrevistado, favorecendo estabelecer laços de confiança e afetividade, que promove respostas mais espontâneas e permite tangenciar assuntos complexos ou delicados e que podem ser úteis e valiosos para a pesquisa.

Por fim, em momento posterior ao trabalho de campo, foram elaborados mapas cartográficos, que pretendem evidenciar as forças que pulsam nesses territórios. Consideramos estes mapas abertos, múltiplos e conectáveis a diferentes dimensões, relacionados à experimentação em um plano real (Deleuze e Guattari 2011). A partir desse conjunto de procedimentos, entra a análise cartográfica, que não visa analisar um dado, mas sim levar em consideração o acontecimento de uma experiência, alcançando múltiplas relações pela abertura ao longo de todo o processo (Barros e Barros 2016).

O REGISTRO DO PROCESSO:

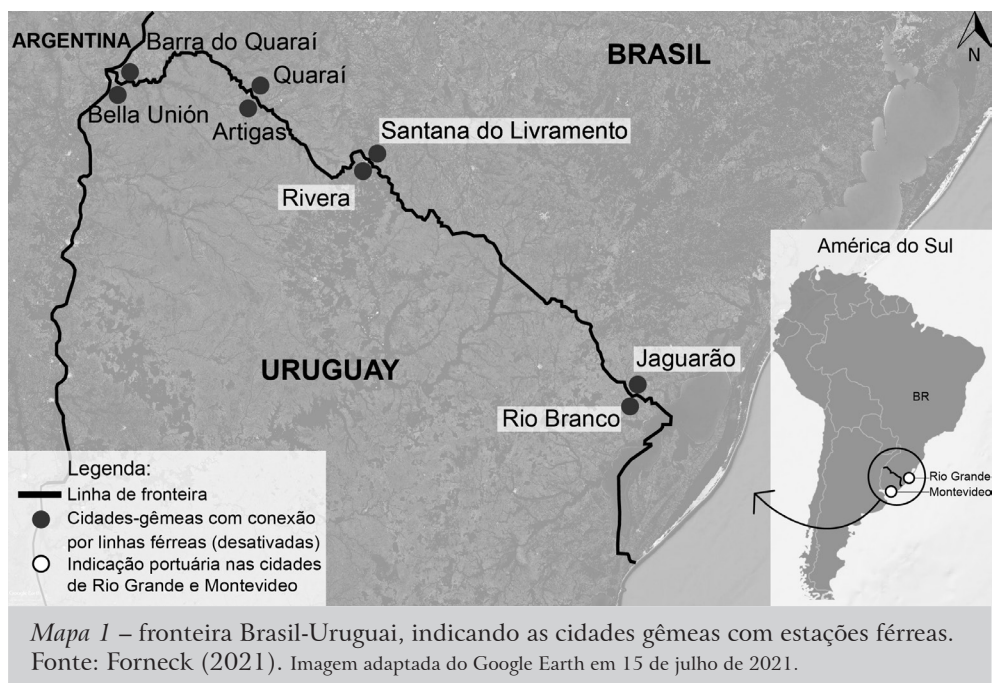
AS PARADAS NAS ESTAÇÕES FÉRREAS NA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAI

Num primeiro momento é importante contextualizar o território onde estão inseridas as estações férreas investigadas: a fronteira Brasil-Uruguai. Uma fronteira marcada por características fortemente militares, tendo passado por momentos de conflito e instabilidade territorial, principalmente entre o século XVIII e início do século XIX. É uma fronteira reconhecida também pela criação bovina¹² e pelas relações comerciais,¹³ dinâmicas de grande influência

12 A introdução da pecuária nessa região ocorreu sobretudo com a vinda de padres jesuítas espanhóis ao interior do território sul-americano no final do século XVII, quando foram criadas cidades ou missões catequizadoras fundadas por padres espanhóis que queriam evangelizar e introduzir os costumes europeus aos indígenas nos dois lados do rio Uruguai. O período de prosperidade da criação bovina foi entre final do século XVIII até meados do século XX.

13 Os principais produtos comercializados na época foram erva mate, madeira de construção, banha, feijão, farinha e milho (Caggiani 1983).

que marcaram seu desenvolvimento econômico, social e cultural (Musso 2004). Na primeira metade do século XX, as estações férreas tinham uma forte ligação com essas atividades, principalmente por serem pontos de embarque e desembarque de passageiros, mas também o embarcadouro do gado que era destinado até o porto de Rio Grande, no Brasil, ou até o porto de Montevideo, no Uruguai (Martins 2001), conforme apresentado no mapa 1.



Com o tempo, a pecuária começou a declinar, cedendo espaço à produção de arroz e, ao mesmo tempo, foram fortalecidas as atividades ligadas ao comércio. Na segunda metade do século XX, o sistema ferroviário começou a entrar em decadência e, aos poucos, as estações férreas acabaram perdendo sua funcionalidade e muitas delas ficaram obsoletas na paisagem urbana por volta de 1980. Na fronteira Brasil-Uruguai, existem quatro pares de cidades gêmeas que apresentam conexão via linha férrea transfronteiriça deixada ao abandono (mapa 1), dois dos quais foram objeto de estudo deste trabalho: as cidades gêmeas de Jaguarão-Rio Branco, cujo percurso entre as estações realizamos em dois dias (mapa 2), e Santana do Livramento-Rivera, cujo percurso realizamos em um mesmo dia (mapa 3). A seguir, são apresentados os acontecimentos vivenciados durante a experiência em cada território.

Primeira parada: Rio Branco, no Uruguai

Na estadia de dois dias em Jaguarão, iniciei o percurso com a saída do hotel até a estação férrea de Rio Branco, acompanhada¹⁴ por Humberto Levy de Souza, professor de arte de Pelotas e integrante do grupo de pesquisa Cidade+ Contemporaneidade.¹⁵ O hotel ficava perto da ponte internacional Barão de Mauá, por onde percorre o Rio Jaguarão, que marca a divisa entre Brasil e Uruguai. O trajeto em vermelho no mapa 2 indica a saída do hotel até a estação férrea de Rio Branco no Uruguai (caminhada realizada no primeiro dia) e o trajeto em laranja indica a saída do hotel até a estação férrea de Jaguarão no Brasil (caminhada realizada no segundo dia).

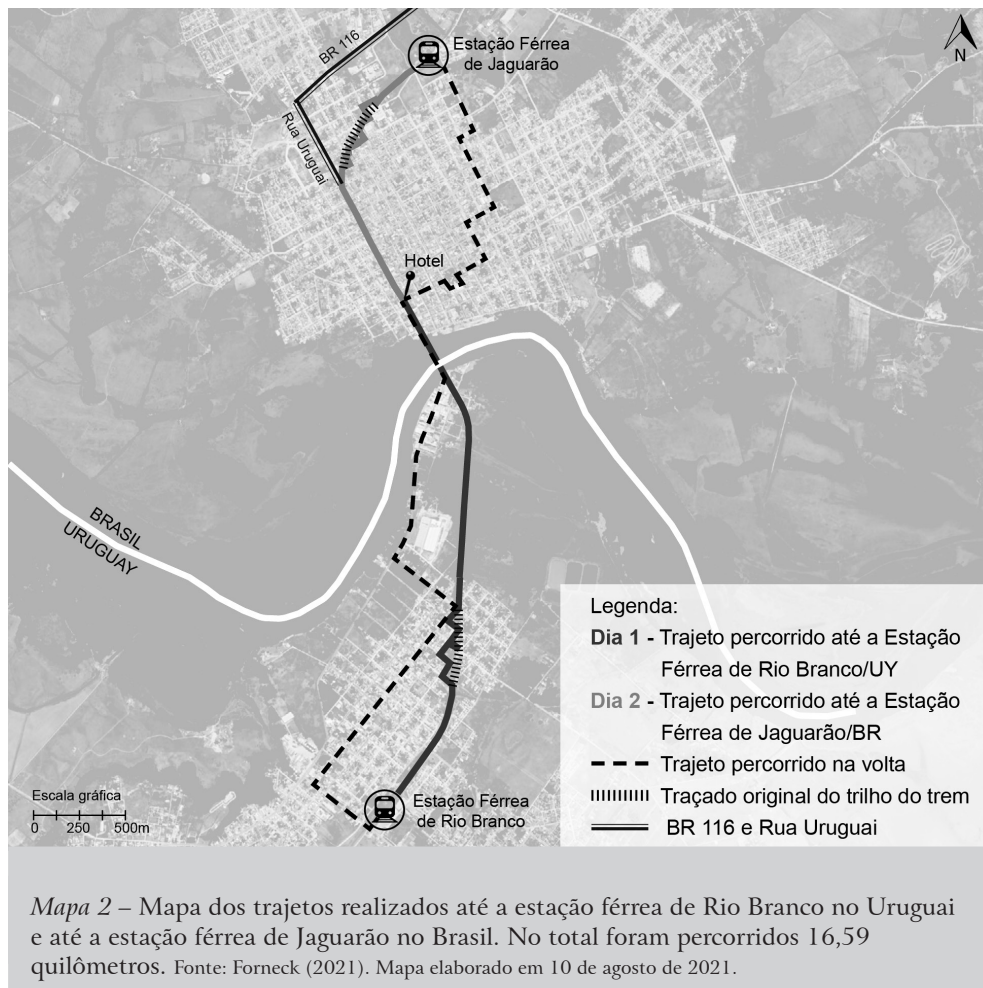
O dia estava nublado, a temperatura era agradável e ventava pouco. Seguimos na direção da fronteira, cruzando por cima da ponte, que se destaca por sua grandiosidade. Conforme afirma Fuão (2014), a ponte tem a função de conectar fragmentos, é ela quem une e serve de solução para resolver o abismo do recorte. Da mesma forma, ela permite a comunicação entre os povos, aproxima relações culturais e diminui a distância criada pelas fronteiras geográficas. Perto dela, na borda do território brasileiro, estava um acampamento cigano. A fronteira é o lugar do entre, não se limita a uma determinação fixa, ela é moldável, é o lugar do indeterminado, da fresta, da borda (Resende 2019). A fronteira também traz a relação com o estrangeiro, de quem se coloca em um outro território e isso implica correr um risco, pois o “hóspede” pode ser recebido de modo acolhedor ou hostil (Derrida 2003). Neste lugar incerto, o acampamento cigano se instalou, não se sabe há quanto tempo, mas nesse instante se tornou o seu lar, próximo à linha de fronteira, no baixio da ponte, nos lugares de espera (Fuão 2014) entre margens e potenciais conexões.

A caminhada continuou, no Uruguai, tangenciando a zona das *free shops*, ponto de maior circulação de pessoas motivadas pela comercialização de mercadorias. O percurso seguiu depois na direção dos trilhos ferroviários, percorrendo uma travessia elevada contínua à ponte. A bela paisagem que se estendia pelo horizonte era de uma zona alagadiça, percebemos haver alguns animais. Mais adiante começou a parte mais urbanizada de Rio Branco e os trilhos ferroviários se perderam entre a vegetação que crescia livremente. No entanto, havia alguns moradores caminhando por esses trajetos, usando-os como atalho para acessar o outro lado da cidade.

A rede ferroviária chegou em Rio Branco em 1903. Era um local estratégico de acesso à Treinta y Tres, região em direção a Montevideo, como também tinha

14 A caminhada foi realizada pela pesquisadora e por colaboradores que auxiliaram na pesquisa de campo. A experiência de caminhar sozinha ou acompanhada muda as impressões do trajeto, como também interfere na escolha de determinados percursos a serem seguidos.

15 Grupo de pesquisa vinculado ao Laboratório de Urbanismo, da Universidade Federal de Pelotas. Para mais informações, ver: < <https://wp.ufpel.edu.br/cmaisc/> > (última consulta em outubro de 2024).



contato ativo com o lado brasileiro, por Jaguarão. A estação férrea Ferrocarril Treinta y Tres, construída em estilo eclético historicista, foi finalizada em 1936. Em seu entorno surgiram loteamentos, zonas industriais e comerciais, prosperando a expansão urbana para o bairro La Cuchila. Não demorou muito para Rio Branco se conectar com o porto de Montevideo via linha férrea, ampliando a rede de exportação para a Argentina, Brasil e outros países (Miranda 2000).

Em 2019, no local da estação férrea de Rio Branco, era visível o cenário de abandono na edificação: a cobertura de embarque estava prestes a desabar, as paredes rachadas, as telhas quebradas, as portas e as janelas danificadas e as plantas se proliferavam por toda parte por causa da umidade. Apesar desse contexto de abandono, vislumbramos um extenso tapete florido que compunha a paisagem e ouvimos cantos de pássaros, o que dava uma sensação de acolhimento (figura 1). Fizemos o caminho com a esperança de encontros.

Em Rio Branco, entrevistamos quatro pessoas, dentre elas um casal de adolescentes que estava no local. Ambos disseram que frequentemente iam até à estação férrea hoje abandonada: “Sí, es un lugar tranquilo”, afirmou o rapaz. Partilhamos essa sensação nesse sítio, que permanece parado, em estado de aguardo.



Figura 1 – Conjunto de fotografias da caminhada pelos trilhos de trem desativados até a estação férrea de Rio Branco, no Uruguai. Fonte: Forneck (2021). Imagens registradas em 26 de novembro de 2019.

Segunda parada: Jaguarão, no Brasil

O dia seguinte amanheceu quente e ensolarado. Na rua em frente ao hotel havia um canteiro central que encobria os trilhos ferroviários com o novo calçamento. Ao final dela, uma leve inclinação à direita conduzia a uma estrada de terra que passava por trás de algumas residências. Era difícil seguir o caminho dos trilhos na malha urbana, pois, em vários pontos, os moradores haviam construído parte de sua residência por cima da linha férrea desativada. Contornaram-se as quadras até um grande campo com uma cerca por onde os trilhos desativados seguiam entre a vegetação baixa.

Esse contexto fez pensar nas múltiplas camadas que podem se sobrepor na malha urbana. A configuração é dada como uma trama no tecido urbano e

essas camadas podem ser associadas a uma metáfora entre o palimpsesto e o passado da cidade. Pesavento (2004) faz essa aproximação, abordando a história e a memória na perspectiva do contexto urbano, pensando nas transformações, nas acumulações e nas sobreposições que se modificam no espaço e no tempo. A cidade acumula camadas visíveis e invisíveis. Ambas vão se alterando conforme as questões sociais que também sofrem modificações com o passar do tempo e, assim, surgem novas possibilidades de interações.

O encontro com a antiga estação férrea de Jaguarão produziu um misto de sensações. Ela havia sido restaurada para um novo uso: abrigava agora uma loja maçônica. O perímetro do terreno estava cercado nas laterais e nos fundos, e havia uma câmera de vigilância para monitorar o acesso. Em Jaguarão, desde 1879, a Câmara havia solicitado a inclusão de um ramal na estrada de ferro Rio Grande-Bagé, que dava acesso ao porto de Rio Grande e Pelotas no Rio Grande do Sul, para favorecer o escoamento do gado oriundo da fronteira. Em 1912, iniciou-se a construção da ferrovia, para ser interrompida com a 1.^a Guerra Mundial, devido à sua dependência do setor industrial inglês para o andamento da construção (Martins 2001). Em 1931 foi inaugurado o trecho



Figura 2 – Conjunto de fotografias da caminhada pelos trilhos de trem desativados até à antiga estação férrea de Jaguarão, no Brasil. Fonte: Forneck (2021). Imagens registradas em 27 de novembro de 2019.

ferroviário Airosa Galvão-Jaguarão e, em 1932, foi realizada a conexão entre as estações de Jaguarão e Rio Branco. A edificação de Jaguarão de dois pavimentos foi inaugurada dia 25 de março de 1932 e sua desativação ocorreu em 1980 (IPHAE 2002). Tem características arquitetônicas do estilo campestre norte-americano, com inspiração no Romantismo (Miranda 2000).

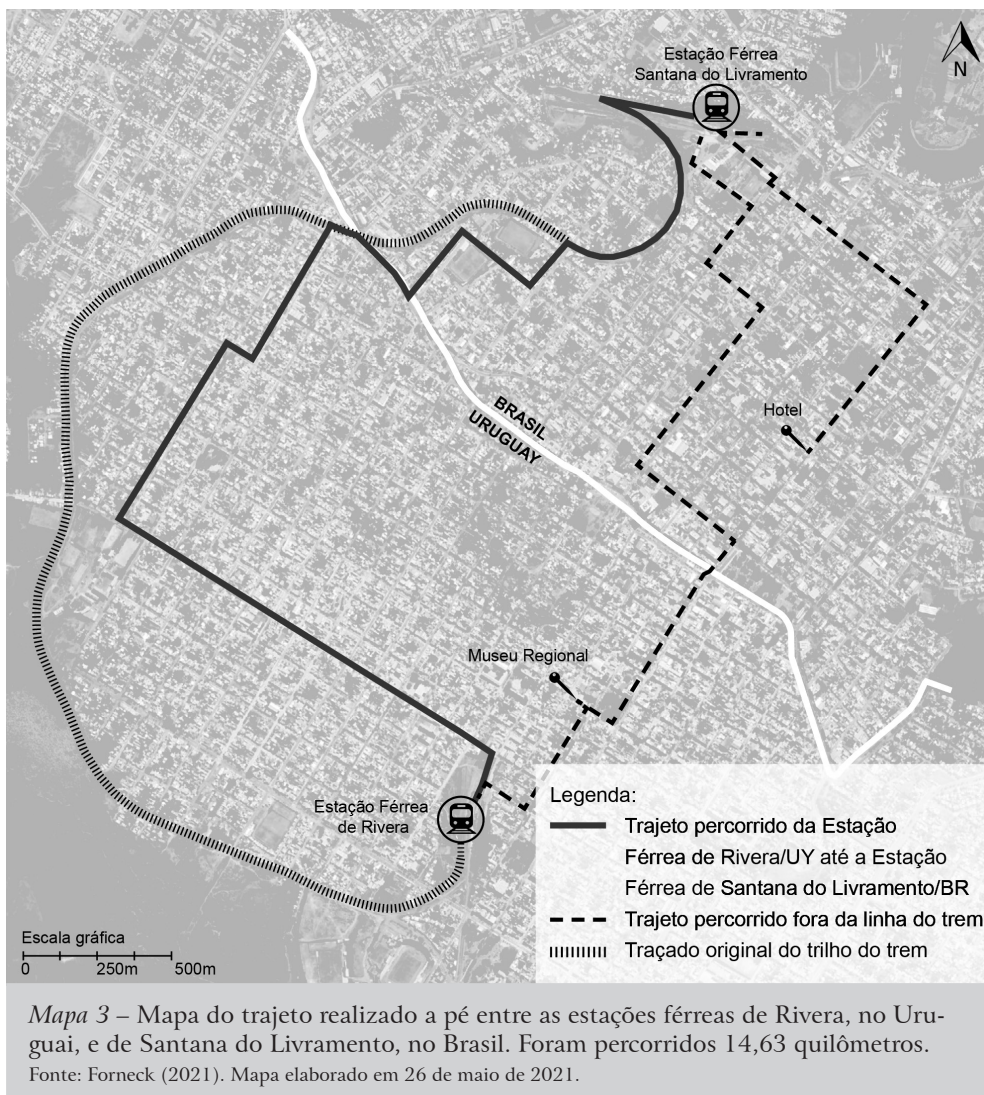
O novo uso modificou seu entorno. É como se a estação não pertencesse mais ao sítio ferroviário, por ter ganhado um valor próprio, o que faz com que se torne parte da memória de um lugar (Saramago 2008). Essa percepção também foi apontada por uma moradora, de 25 anos, da residência dos antigos ferroviários. Ela comentou: “[...] a gente dá referência perto da antiga estação e tem gente que não sabe onde é”. Outro morador, de 70 anos, quando questionado sobre as lembranças da estação, disse: “[...] não me resta muita coisa, porque não tinha muito contato com a estação, mas só conhecia lá”. As dinâmicas urbanas percebidas nessa experiência (figura 2) mostram que outras camadas surgiram na cidade que, aos poucos, encobriram os remanescentes ferroviários e, com eles, parte dessa história.

Terceira parada: Santana do Livramento, no Brasil

Era um sábado de manhã, um dia quente com poucas nuvens. Fizemos a travessia pelos trilhos ferroviários no mesmo dia, começando por ir à estação de Santana do Livramento. Exploramos o sítio ferroviário, registramos algumas fotografias e realizamos entrevistas. Acompanhada por Laís Portella, arquiteta e urbanista, e Andrews Jobim, professor de filosofia, ambos formados pela Universidade Federal de Pelotas, que auxiliaram no trabalho de campo. No turno da tarde, o destino foi a estação férrea de Rivera, a partir de onde realizamos a caminhada pelos trilhos de trem entre estas duas estações (mapa 3).

Partimos do hotel em direção à estação reconvertida de Santana do Livramento. As ruas com desníveis tornaram a caminhada mais cansativa. Avistamos um quartel no topo de um morro que ocupava uma quadra inteira. Em seguida, localizamos a estação. A edificação estava mal conservada e apresentava sinais visíveis de infiltração ocasionada por água da chuva. Em frente ao prédio havia alguns pórticos de concreto e uma pequena praça precária por onde os carros de autoescola faziam suas práticas de manobra.

A estação de Santana do Livramento possui dois pavimentos e foi construída pela Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, inaugurada em 30 de outubro de 1910 e desativada em 3 de fevereiro de 1996, de acordo com matéria reportada pela ZH em 08 de abril de 2001. A chegada do trem foi muito esperada e comemorada na região por ser considerada uma área próspera de crescimento e valorização comercial. As empresas de frigoríficos Armour do Brasil (em 1917) e Wilson (em 1919) contribuíram significativamente para o desenvolvimento local. Em 1912 foi inaugurado o trecho de conexão entre Santana do Livramento e Rivera. O primeiro ramal de conexão



com as demais cidades do estado do Rio Grande do Sul ocorreu em 1925 e, em 1943, a segunda parte com acesso à linha Rio Grande-Bagé (IPHAE 2002).

O acesso por Rivera até o porto de Montevideo era utilizado com frequência, exportando-se através dele tecidos, tropas de gado de consumo, cavalhadas e muares (Miranda 2000). Porém, o baixo volume de mercadorias e de passageiros tinha pouca expressividade e o setor industrial enfrentou dificuldades de desenvolvimento, devido, por exemplo, aos trechos curtos da malha ferroviária que prejudicaram o potencial do serviço. A situação das ferrovias foi se agravando e os problemas se intensificaram. A partir da metade do século XX, o sistema ferroviário entrou em processo gradativo de deterioração (Musso 2004).

Em 2019, na realização da pesquisa de campo, funcionavam ali, sob administração da Prefeitura de Santana do Livramento, o Centro Cultura e o Museu David Canabarro, contando, respectivamente, a história das ferrovias no estado e a história da cidade. Havia pouca movimentação no local. Um entrevistado, de 55 anos, comentou: “Oh, se abrisse aí dentro, todos os dias, também sábado e domingo, mas o pessoal vem e tá tudo fechado aí”.

Outro senhor, de 42 anos, lamentou a estação férrea e o sítio ferroviário estarem em péssimo estado de conservação: “daqui a duas décadas não vai existir mais nada, ninguém vai conhecer mais nada se não preservarem essas antiguidades, né?”. Ele ainda comentou que, às vezes, aparecem ex-ferroviários para visitar o local e que ficam emocionados ao recordarem o período que fez parte da vida deles. Bergson (2010) aponta que os sentidos dos seres humanos se misturam com suas experiências anteriores; há um encontro com o passado. Essas emoções são afloradas pela memória, uma vez que o efeito causado pelas imagens antigas se prolonga até o presente momento.

Para os entrevistados, o que ficou marcado foi o lamento pelo aproveitamento incompleto e pela falta de engajamento atual com o local. Durante as entrevistas eles também comentaram sobre as boas recordações que tinham daquele período. Falaram histórias de cada um com o transporte ferroviário,



Figura 3 – Conjunto de fotografias do entorno da estação férrea de Santana do Livramento, no Brasil. Fonte: Forneck (2021). Imagens registradas em 07 de dezembro de 2019.

a movimentação que existia e as lembranças afetivas que tinham disso. Nos fundos da estação, o vazio era ainda maior. Estava tudo em silêncio, deixando que o tempo agisse no local (figura 3).

Quarta parada: Rivera, no Uruguai

Seguimos em direção à última parada. Cruzamos a fronteira a pé¹⁶ e caminhamos até a estação de Rivera. A primeira sensação foi de estranhamento pela simplicidade da tipologia arquitetônica. A estação estava em bom estado de conservação, construída de pedra de areia e telhado de duas águas com telha francesa. Ao lado, havia um pequeno portão que dava acesso aos fundos da estação. Na plataforma de embarque ainda havia objetos do seu período ferroviário, como um sino, bancos, bebedouro, arandelas e algumas placas informativas.

A linha férrea chegou a Rivera no final do século XIX, quando foram elaboradas leis para inserção de novos trechos ou ajustes no traçado então existente, a fim de atender os principais povoados, incluindo todas as capitais dos departamentos uruguaios. Rivera foi contemplada em 1891 e, com isso, facilitou o acesso até o porto de Montevideo para o escoamento de mercadorias e transporte de passageiros (Musso 2004). A cidade vizinha Santana do Livramento também beneficiou com esse acesso, que favoreceu a importação e exportação de suas mercadorias. Algumas cidades do estado se sentiram prejudicadas e solicitaram que fossem implantadas medidas para limitar a expedição de guias emitidas por fiscais da fronteira. Essa situação intensificou o contrabando na região. Os principais produtos comercializados eram erva mate, madeira de construção, banha, feijão, farinha e milho (Caggiani 1983).

No sítio ferroviário havia alguns prédios de grande porte e uma locomotiva colorida nos trilhos. O transporte de passageiros havia sido retomado naquele mesmo ano (2019); as viagens seguiam até a cidade de Tacuarembó, distante 113 quilômetros de Rivera, uma vez ao dia durante a semana. Essas informações foram-nos dadas por um senhor de 34 anos que trabalhava no local. Ele ainda contou como vê o serviço: “Sí. A mí me gustaría, sinceramente, una evolución. Tipo, los metros, algo más rápido, más moderno [...]”.

Na tentativa de conseguir mais entrevistas, visitaram-se algumas casas próximas da estação, mas sem sucesso. Contatamos dois homens funcionários da rede privada de transporte ferroviário, mas estavam proibidos de dar qualquer informação. Durante a conversa informal referimos a nossa intenção de caminhar pelos trilhos ferroviários e aconselharam não seguir por ali por ser uma região perigosa, com risco de assalto.

16 No caso das cidades gêmeas da fronteira Brasil-Uruguai, para brasileiros cruzarem a fronteira a pé é necessário portar o documento de identidade (RG) ou o passaporte, emitidos há no máximo dez anos.

Com receio, desviamos um pouco o caminho, seguindo por um trajeto com maior movimentação. Quanto mais tentávamos uma aproximação aos trilhos, mais eles se afastavam, como se houvesse uma força que nos repelisse, direcionando-nos à linha de fronteira, por lá ser o “seu lugar”. Assim seguimos, amedrontados (figura 4). Em solo brasileiro, alguns trechos ferroviários haviam sido bloqueados. Foi necessário contornar algumas quadras até conseguirmos acessar os trilhos novamente. A colaboradora Laís relatou suas impressões sobre a experiência: “é imperativo reconhecer os desafios e riscos enfrentados durante o percurso, em algumas instâncias abandonado, onde apenas a flora emergente sob os trilhos ferroviários oferecia a promessa de vida e renovação às paisagens exploradas”. O verde crescia livremente entre os dormentes, as inúmeras bifurcações no sítio ferroviário dificultavam a direção do caminho a seguir até que, por fim, localizamos a estação, encerrando a nossa missão.



Figura 4 – Conjunto de fotografias do entorno da estação férrea de Rivera, no Uruguai. Fonte: Forneck (2021). Imagens registradas em 07 de dezembro de 2019.

PISTAS SOBRE O ABANDONO DE ESTAÇÕES FÉRREAS

Os territórios vivenciados nessa experiência colocaram-nos num ritmo diferente do experimentado nas cidades em que se inserem, o do movimento, da agilidade e da eficiência. A nossa proposta de pesquisa conduziu a um ritmo

mais vagaroso, silencioso e introspectivo, trazendo algumas reflexões, principalmente sobre como se vivencia as atividades no dia a dia, no piloto automático, sem perceber, muitas vezes, a interação com o espaço. Sentimos como o ritmo das cidades distancia os seres humanos de seus sentidos, da exploração de novas sensações que não as do cotidiano urbano, da percepção do ar que os rodeia, da captação de diferentes cheiros e texturas. Diante desse contexto, surgiram alguns questionamentos sobre as dinâmicas urbanas na contemporaneidade, anunciando duas pistas sobre as percepções a partir da investigação do abandono das estações férreas, apresentadas a seguir.

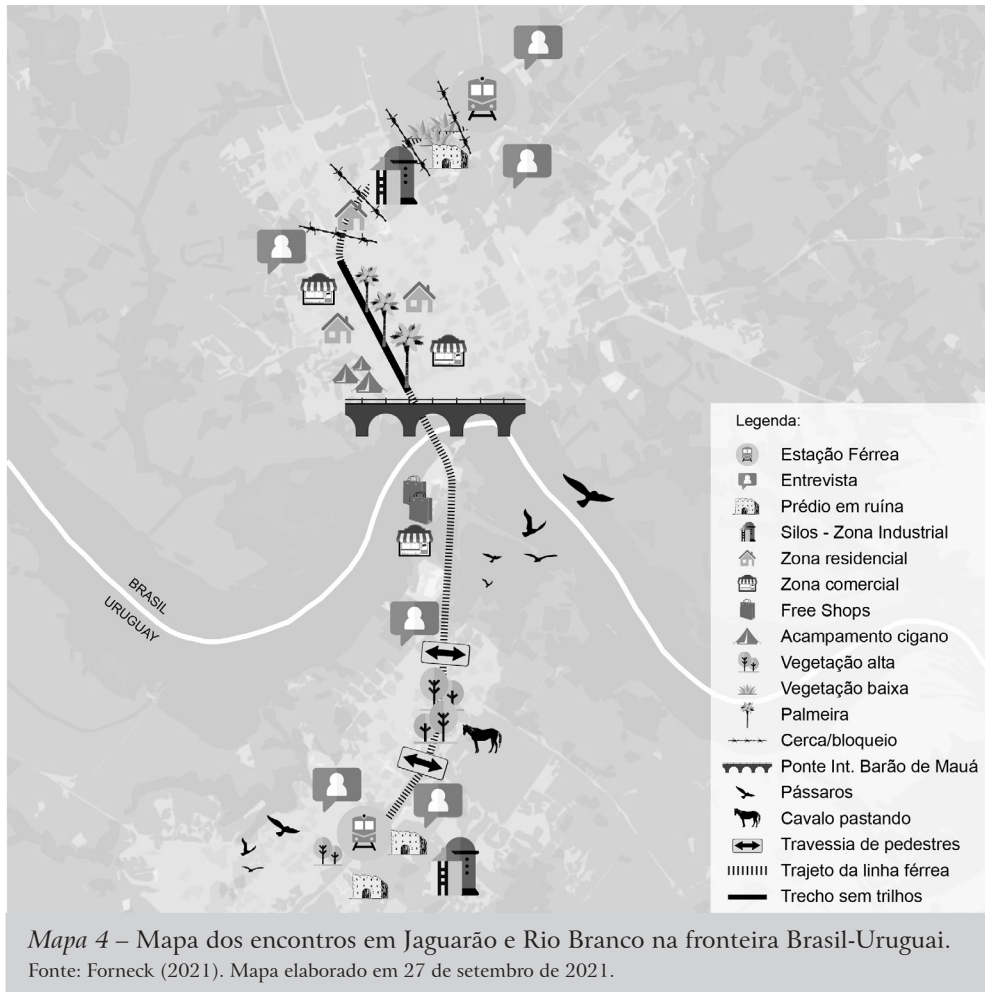
A ruptura corpo-cidade

Num primeiro momento, pode-se pensar na configuração urbana que impacta a construção original do sistema ferroviário no planejamento da cidade. Para a sua construção foi necessário avaliar o ponto mais estratégico para implantar a linha férrea, objetivando atender a população, o escoamento de mercadorias e a conexão com outras redes já existentes. Foi preciso ainda prever onde seriam implantados os demais prédios que compõem o sítio ferroviário, como galpões, postos de serviços, etc. Toda essa estrutura traz uma leitura da história para a cidade. Com o fim do sistema ferroviário, por volta de 1980, houve um processo de “involução” que inutilizou esse sistema, desencadeando seu abandono.

Sob essa perspectiva, elaboramos os mapas dos encontros. São mapas com ícones que apresentam os principais pontos de destaque na caminhada que fizemos em 2019. No mapa de fundo, a mancha urbana é apresentada pelos tons acinzentados e o contraste com a paisagem natural é mostrado pelas manchas esverdeadas. Assim, no mapa 4 é apresentado o mapa dos encontros em Jaguarão e Rio Branco e, no mapa 5, o mapa dos encontros em Santana do Livramento e Rivera.

MAPA DOS ENCONTROS EM JAGUARÃO E RIO BRANCO

No contexto da fronteira entre Brasil e Uruguai, a ponte e as bordas do rio Jaguarão são pontos marcantes na paisagem, pois trazem a questão com o estrangeiro no território de fronteira. No lado brasileiro, pode ser percebido o acampamento cigano próximo à ponte que conecta o outro lado da fronteira. Como apontado por Fuão (2014), a ponte pode servir como ponto de acolhimento para aquele que vem de fora. No lado uruguaio, podem ser identificadas as *free shops*, lojas que recebem o turista (estrangeiro) que vai comprar mercadorias – uma atividade marcante no contexto fronteiriço (Musso 2004). Em Jaguarão, na parte superior da imagem, os trilhos podem ser entendidos como algo “ultrapassado” e, por isso, contrários ao movimento de evolução da cidade, tendo sido reconvertido, assim, num canteiro central com palmeiras



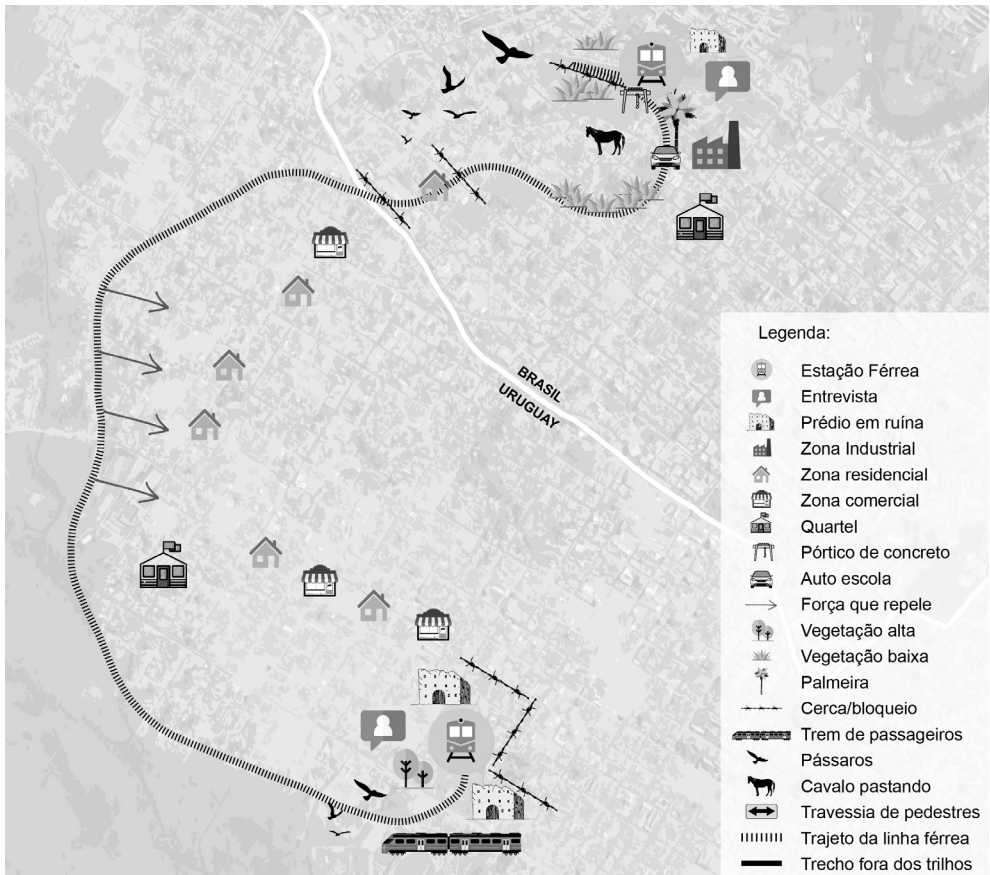
em seu lugar. Mais adiante, o traçado regular da malha urbana é dissolvido pelos moradores que invadiram a linha desativada do trem. Estes novos usos se sobrepõem à história e revelam as novas dinâmicas nesses territórios. No entanto, por onde a expansão urbana não se alastrou, o complexo ferroviário segue em um estado de aguardo, sendo estes os lugares do possível, com outro ritmo, mais lento, silencioso e pausado.

Em Rio Branco, que aparece na parte inferior do mapa, a paisagem ganhou destaque na travessia, resgatando um estereótipo de gaúcho associado com à estética do frio de Vitor Ramil (2004: 19): minha imaginação respondeu com uma imagem invernal: o céu claro sobre uma extensa e verde planície sulista, onde um gaúcho solitário, abrigado por um poncho de lã, tomava seu chimarrão, pensativo, os olhos postos no horizonte. Pampa, gaúcho...”. A natureza é quem toma conta da paisagem, trazendo um sentimento de introspecção e

contemplação. Os trilhos ferroviários compõem esse cenário, mas estão adormecidos. Mais adiante, eles dividem a cidade em duas partes, mas também são elos entre as localidades. Os moradores os utilizam como ponto de passagem, conexão e atalho, uma fuga dos caminhos de ordenamento urbano reticulados.

MAPA DOS ENCONTROS EM SANTANA DO LIVRAMENTO E RIVERA

Na cidade de Rivera, que aparece na parte inferior do mapa 5, os caminhos percorridos ocorreram principalmente pelas ruas onde predominavam o ordenamento da malha urbana, onde havia mais movimento e sensação de segurança. São os movimentos triviais que dão aos pedestres maior confiança na rua, os pequenos gestos e singularidades (Jacobs 2011). Uma força repelia qualquer tentativa de aproximação com os trilhos e sentíamos o abandono de forma



Mapa 5 – Mapa dos encontros em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguaí. Fonte: Forneck (2021). Mapa elaborado em 14 de setembro de 2021.

intensa e amedrontadora. Caminhar por lugares menos visados e com menos movimento é estar diante de situações imprevisíveis (Rocha *et al.* 2017), não se consegue “pré-ver” o que vai acontecer e, assim, fica-se diante das próprias inseguranças e medos. Conforme comenta Derrida (2012), o espectro habita em uma linha tênue, onde se pode confundir o que é visível e invisível.

Ao cruzar a fronteira, em Santana do Livramento, que aparece na parte superior do mapa 5, aos poucos o ritmo mais lento e os momentos de contemplação foram retomados. O abandono se encontrava nas extremidades do percurso, onde estavam as estações férreas. A caminhada fez sentir o que é ser estrangeiro na fronteira, nesse lugar imprevisível, da incerteza e da indeterminação. O colaborador Andrews relatou o que sentiu: “uma sensação de transgressão e de invadir o Urugua, talvez por eu nunca ter ido para fora do País, eu transgredi a fronteira. Aquele limite foi uma coisa marcante para mim, porque parecia que eu estava fora do meu ambiente, estava louco para voltar para o meu ambiente”. Assim, também são descobertos limites no próprio corpo (Rolnik 2016), o que faz perceber como cada experiência mexe com os sentidos.

O abandono sensível

Os sentidos vão além das percepções visuais, auditivas, sonoras, táteis e gustativas. É possível experimentar a relação que o corpo tem com algum espaço e perceber como os estímulos externos podem proporcionar uma experiência multissensorial. Cada acontecimento promove uma percepção diferente, podendo alcançar inclusive outras dimensões. Derrida (2012) afirma que uma experiência pode ir além das categorias de subjetividade e objetividade, citando o exemplo do desenho: quando diante de uma obra de arte quem a observa fica sem fôlego, expressa que os desenhistas ou pintores não buscam apenas “mostrar algo”, mas dar visibilidade ao que permanece invisível, e isso não tem a ver com o que é visível.

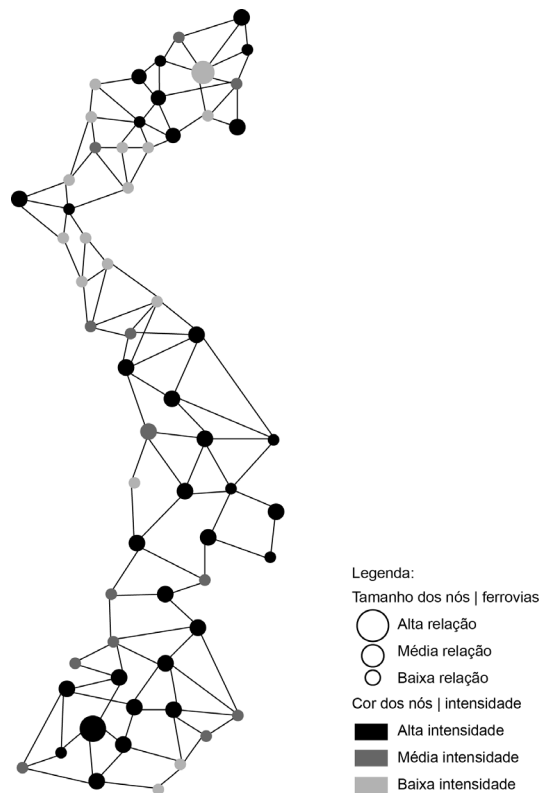
Para apresentar conexões a partir de uma trama que se estabelece com o entorno, com os sentidos e com a intensidade dos acontecimentos ao longo do percurso, foram elaborados os mapas das intensidades (mapas 6 e 7). Os “nós” desses mapas revelam os principais pontos durante a caminhada, os nós maiores indicam as estações férreas, elementos que nortearam esta pesquisa, e os demais, as maiores ou menores relações com o sistema ferroviário. Os nós apresentam ainda uma escala de cores, os tons vermelhos revelam os pontos com maior intensidade durante a caminhada, e os amarelos os de menor intensidade. Essa relação tem antes a ver com o acontecimento e não necessariamente com o sistema ferroviário. A seguir, são apresentados os mapas das intensidades nas cidades estudadas.

MAPA DAS INTENSIDADES EM JAGUARÃO E RIO BRANCO

A beleza da paisagem foi um grande destaque, tanto para mim quanto para alguns dos entrevistados que relataram essa sensação ao desfrutar a viagem de trem: “[...] as paisagens são *linda*, tem muito banhado, tu *enxerga* muito bicho, muito pássaro né, capivara. Essas coisas tu *enxerga*”, comentou um senhor de 57 anos. Uma repetição de um mesmo sentimento presenciado, mas de outra forma. Deleuze e Guattari (1997) falam que a repetição está associada à produção de variação, ou seja, quando algo se repete ele se transforma. É na repetição que se produz a diferença, o que eles apresentam com o conceito de “ritornelo”, que traz uma relação forte com a terra, é territorial e alcança o caos.

Essa percepção se fez presente pelo contato com a natureza, mas também pelos encontros ocasionados no caminho. Um retorno às sensações dos encontros proporcionados pelas estações férreas, mas, agora, de outras formas. Apesar de o sítio ferroviário de Rio Branco, que aparece na parte inferior do mapa 6, aparentar um abandono visível, havia uma força perceptível entre os elementos que compunham aquele território. Dava-se ali a abertura para a hospitalidade, para as conexões com o outro, para as possibilidades, sendo possível que diversos tempos coexistissem num único tempo (Fuão 2004).

Em Jaguarão, que aparece na parte superior do mapa 6, o sentimento foi um misto de frustração, desânimo, entusiasmo e alívio. Em diversos momentos, foi possível perceber que a história do período ferroviário estava se perdendo, o caminho que o trem costumava percorrer havia sido soterrado para dar lugar a outras dinâmicas. Mas marca sobre marca, mesmo sobrepostas, elas permanecem lá, mostrando-se em suas cicatrizes e fazendo revelar as camadas da cidade (Pesavento 2004).



Mapa 6 – Mapa das intensidades em Jaguarão e Rio Branco na fronteira Brasil-Uruguai. Fonte: Forneck (2021). Mapa elaborado em 28 de setembro de 2021.

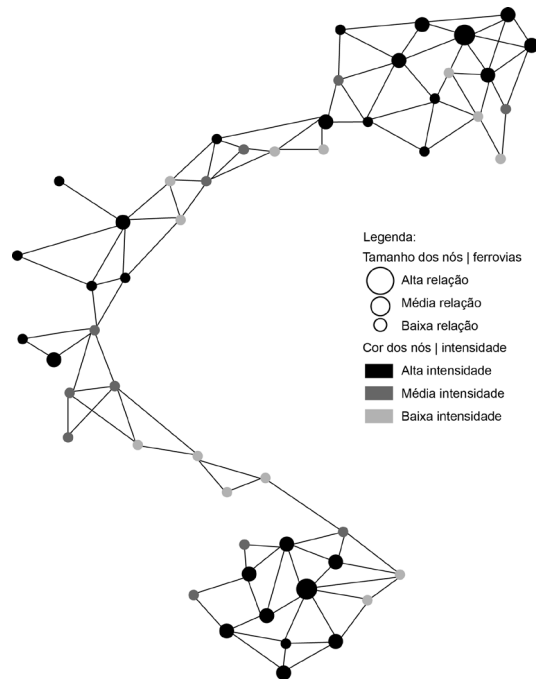
Apesar da estação férrea apresentar um bom estado de conservação, o novo uso que lhe foi entretanto dado modificou aquele território. Um abandono que é sentido, um abandono de sentido, pois parte do complexo ferroviário se desintegrou do restante e sua potência também se dissipou. Cada experiência proporciona uma percepção diferente em relação ao abandono, suas conexões e intensidades, como pode ser percebido no mapa das intensidades nas cidades de Rivera e Santana do Livramento (mapa 7).

MAPA DAS INTENSIDADES EM RIVERA E SANTANA DO LIVRAMENTO

Em Rivera, que aparece na parte inferior do mapa 7, as percepções entre os elementos estavam bem delimitadas dentro do complexo ferroviário, trazia uma relação pouco sentimental e mais operacional e econômica. A tentativa de nos aproximarmos dos trilhos ferroviários para neles caminhar falhou. Uma força envolveu-nos e nos jogou para outra direção impossibilitando fazer a “costura” entre os trilhos e as afecções. Diante dessa força, permitem-se sentir.

A cartografia coloca o sujeito diante desses encontros, o corpo que caminha sente as vibrações do percurso. Rolnik (2016) fala que o limite de tolerância faz parte da experiência cartográfica, isso serve de orientação para esse sujeito manter a segurança e assegurar a vida. Esse processo de desterritorialização provocado pelo acontecimento causa, por um momento, a perda da consciência da existência. Há uma desassociação do espaço-tempo que coloca o sujeito diante do precipício dos sentidos (Fuão 2004).

Em solo brasileiro, que aparece na parte superior do mesmo mapa 7, volta a ligação com o abandono, afetação causada pela relação da natureza com o sítio ferroviário. Há novamente uma interação do corpo com o território, onde o caminhar mais lento e contemplativo proporcionou uma reconexão interior. Quanto mais perto da estação,



Mapa 7 – Mapa das intensidades em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguai. Fonte: Forneck (2021). Mapa elaborado em 28 de setembro de 2021.

mais a sensação de abandono se intensifica, um abandono que transborda e atinge qualquer uso existente na estação. É como uma onda de tsunami que alaga por onde se alastra. Em cada cidade, é possível vivenciar experiências múltiplas, que só acontecem em função da abertura que se dá nesse tipo de investigação, que coloca a pesquisadora no plano da experiência para sentir e explorar territórios imprevisíveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O abandono das estações férreas não pode ser entendido como abandono de pontos isolados na cidade, pois todo o complexo ferroviário carrega uma força que rompe com a malha urbana, ramifica-se e ultrapassa territórios. Não são somente fronteiras geográficas, entre um país e outro, mas fronteiras sensíveis. São camadas que por vezes se encontram ocultas, que ao serem acessadas com a devida atenção tornam possível adentrar em um ritmo mais lento, silencioso, contemplativo e potente na cidade.

Nessa perspectiva, este trabalho evidenciou outro ponto de vista para esses espaços, muitas vezes ditos como isolados, distantes e contrários às ideias desenvolvimentistas de evolução urbana. Ali não encontramos o ritmo frenético dos centros urbanos, o percurso acelerado das pessoas e a pouca afetação do corpo com o espaço. Tendo dado abertura ao desconhecido, encontramos no abandono das estações férreas o ordinário, as trocas sensíveis e múltiplas potências foram despertadas. Essas relações puderam ser percebidas a partir da pedagogia da viagem, que devido à aproximação com o campo colocou à prova a importância dos encontros e do acolhimento recebidos durante o percurso, sendo possível criar sensações de maior ou menor intensidade, diante de situações do acaso, sem um planejamento antecipado. A elaboração dos mapas cartográficos com ícones e marcações de pontos de intensidade é uma forma de comunicar as afecções sentidas naqueles espaços, com a intenção de experimentar o território a partir de três momentos distintos: a expectativa rumo a um território desconhecido; as descobertas e atravessamentos da experiência vivenciadas *in loco*; e a hora do retorno, a partir do afastamento do objeto investigado para analisar os dados coletados.

A contribuição desta pesquisa é apontar como a experiência do corpo no plano real pode ocasionar novas formas de ver, pensar e ocupar a cidade. Pode-se pensar, por exemplo, a partir dos mapas dos encontros e das intensidades, e assim sobrepor esses mapas para criar novas formas de leituras urbanas. Os mapas revelam a importância do contato com as pessoas que moram ou percorrem aqueles lugares, uma vez que indicam que, por trás do abandono, existem histórias de vida e sentimentos que marcam, ainda hoje, o período das ferrovias. Muitos desses sítios permanecem em estado de aguardo, na esperança de que sejam novamente lugares de trocas e encontros. Por isso, trazem

intimismo, seja pela proximidade com a natureza e os animais, seja pelo ritmo mais lento da viagem.

Os mapas também mostram como os trilhos do trem apresentam o sentido de deslocamento na malha urbana. Apesar de eles representarem um limite entre duas partes da cidade, as relações sociais dissolvem essa conformação, transformando-os em uma forma de comunicação, de atravessamento e de união. Nesse sentido, as estações férreas também promovem uma ampliação da delimitação da fronteira, criando uma zona de transição que se estende até a estação férrea do país vizinho, que foi percebida durante a travessia nesse lugar do entre, da incerteza e da imprevisibilidade.

No mapa das intensidades pode-se evidenciar a sensibilidade aflorada nesses lugares, a partir de uma experiência corporal. É olhar para a cidade e perceber o que está no entorno, caminhar mais devagar, respirar, silenciar, avançar e por vezes recuar quando o território parecer hostil. Entender que se está em um plano comum, mas que cada pessoa carrega consigo suas particularidades, seus medos e desejos. Essas apreensões são evidenciadas numa perspectiva etnográfica, que coloca a pesquisadora em contato direto com o local, de modo que os acontecimentos vivenciados possam ser sentidos e narrados em todas as dimensões e intensidades.

A experimentação em territórios do abandono no porte dessas cidades, no caso Santana do Livramento e Rivera, é uma forma de vivenciar certas complexidades comuns em diversas localidades, mas que são identificadas em diferentes níveis e especificidades, como, por exemplo: problemas relacionados com urbanização, relações e conflitos sociais, áreas periféricas carentes de infraestrutura, entre outras questões que podem ser desenvolvidas em futuras propostas. A investigação também revela graus distintos de investimento de recursos e de visibilidade, quando é destinada maior atenção a edifícios como as estações férreas e menos ou nenhum incentivo aos demais prédios em ruína do sítio ferroviário, sendo que todos juntos representam um valor patrimonial. Percebe-se que o olhar para esses espaços como um conjunto na paisagem urbana ainda é fragmentado, tanto ao nível local quanto ao nível internacional, pois não há uma comunicação efetiva entre os sítios ferroviários.

O abandono trouxe uma abertura para a imprevisibilidade, dando lugar a diferentes dinâmicas e múltiplas sensações que só foram sentidas vivenciando esses lugares. São pontos nos quais, ao contrário do período ativo destas linhas férreas, não há o controle de fluxos e de corpos, as atividades escapam a tudo aquilo que é rígido e estruturado como acontece em outras regiões. Assim, encontramos a potência que se manifesta por meio das relações de trocas que são estabelecidas com o olhar ou com o diálogo com o outro. É necessário lembrar que o planejamento urbano vai além de sua funcionalidade e da setorização dos lugares, é preciso possibilitar que relações sociais possam

acontecer de forma intimista, natural e indeterminada, só assim é possível proporcionar espaços que acolham o múltiplo, o diverso e o heterogêneo nas cidades.

BIBLIOGRAFIA

- BARROS, Leticia Maria Renault, e Maria Elizabeth de BARROS, 2016, “Pista da análise”, in Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Silvia Tedesco (orgs.), *Pistas do Método da Cartografia: A Experiência da Pesquisa e o Plano Comum*, Vol. 2. Porto Alegre, RS: Sulina, 175-202.
- BERGSON, Henri, 2010, *Matéria e Memória: Ensaio sobre a Relação do Corpo com o Espírito*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes (4.^a edição).
- BONI, Valdete, e Sílvia Jurema QUARESMA, 2005, “Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais”, *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*, 2 (1): 68-80.
- CAGGIANI, Ivo, 1983, *Sant’Ana do Livramento: 150 Anos de História*. Santana do Livramento, RS: Edição da Associação Santanense Pró-ensino Superior – ASPES.
- CARERI, Francesco, 2009, *Walkscapes: El Andar como Practicaestetica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- DELEUZE, Gilles, 1988, *Diferença e Repetição*. Tradução de Luiz Orlandi e Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal.
- DELEUZE, Gilles, e Félix GUATTARI, 1997, *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*, vol. 4. São Paulo: Editora 34.
- DELEUZE, Gilles, e Félix GUATTARI, 2011, *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia 2*, vol. 1, São Paulo: Editora 34 (2.^a edição).
- DERRIDA, Jacques, 1991, *Margens da Filosofia*. Campinas, SP: Papirus.
- DERRIDA, Jacques, 2003, *Anne Dofoumantelli Convida Jacques Derrida a Falar sobre Hospitalidade*. São Paulo: Escuta.
- DERRIDA, Jacques, 2012, *Pensar em Não Ver: Escritos sobre as Artes do Visível (1979 – 2004)*. Textos organizados por Ginette Michaud, Joana Masó e Javier Bassas. Florianópolis, SC: Edições da UFSC.
- FONSECA, Claudia, 1999, “Quando cada caso NÃO é um caso: pesquisa etnográfica e educação”, *Revista Brasileira de Educação*, 10: 58-78. Disponível em: < https://poars1982.wordpress.com/wp-content/uploads/2008/03/rbde10_06_claudia_fonseca.pdf > (última consulta em outubro de 2024).
- FORNECK, Vanessa, 2021, *Abandono de Estações Férreas: Cartografia Sensível na Fronteira Brasil-Uruguay*. Pelotas, RS: Universidade Federal de Pelotas, dissertação de mestrado.
- FUÃO, Fernando F., 2004, “O sentido do espaço: em que sentido, em que sentido?” – 1.^a parte, *Vitruvius Arqutextos*, 48 (2): 10-40.
- FUÃO, Fernando F., 2014, *As Formas do Acolhimento: Derrida e Arquitetura*. Organização de Dirce Solis e Fernando Fuão. Rio de Janeiro: Edurj. Disponível em: < <https://fernando>

- fua0.blogspot.com/2015/07/httpwww.html?fbclid=IwAR2ahzhcMg-Yyo_Mg5NTBbnI-GY-wetarcol3Z0EmZ2SYks3nhXI_-ZhpHyU > (última consulta em outubro de 2024).
- GEUX, Germanie, 1973, *O Síndrome de Abandono*. Rio de Janeiro: Record.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2022, *População no Último Censo*. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/santana-do-livramento/panorama> > (última consulta em outubro de 2024).
- INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, 2011, “Resultados Censos 2011 – Rivera”. Consultado em: < <https://www.ine.gub.uy/web/guest/censos-2011> > (último acesso em dezembro de 2023).
- IPHAE – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA SECRETARIA DA CULTURA DO RIO GRANDE DO SUL, 2002, *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações: 1874-1959*. Organização de Alice Cardoso e Frinéia Zamin. Porto Alegre, SC: Pallotti.
- JACOBS, Jane, 2011, *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes (3.^a edição).
- KÜHL, Beatriz M., 2019, “O papel do patrimônio arquitetônico no projeto da cidade contemporânea”, in Adalberto da Silva Retto Júnior (org.), *Coleção Primeiras Aulas*. Bauru, SP: ANAP, 37-79.
- LYNCH, Kevin, 2005, *Echar a Perder: Un Análisis del Deterioro*. Colaboração de Michael Southworth (org.). Barcelona: Editorial Gustavo Gili, AS.
- MARTINS, Roberto D., 2001, *A Ocupação do Espaço na Fronteira Brasil-Uruguai: A Construção da Cidade de Jaguarão*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, tese de doutorado.
- MIRANDA, Wilson M., 2000, *Arquitetura e Urbanismo na Fronteira Brasil/Uruguai: Espaço Comercial Construído em Jaguarão/Rio Branco (1800-1940)*. Pelotas, RS: Universidade Federal de Pelotas, tese de doutorado.
- MUSSO, Carlos, 2004, *Las Ciudades del Uruguay, Su Origen, Evolución Histórica y Urbanística en el Contexto Nacional y Macro Regional y Sus Perspectivas de Futuro*. Montevideo: Facultad de Arquitectura.
- NOBRE, Maria T., Ana Karenina A. AMORIM, e Simone FRANGELLA, 2019, “Etnografia, cartografia, etnocartografar: diálogos e composições no campo da pesquisa”, *Estudos da Psicologia*, 24 (1): 54-64.
- PASSOS, Eduardo, e Regina B. BARROS, 2015, “A cartografia como método de pesquisa intervenção”, in Eduardo Passos, Virgínia Kastrup, e Liliana Escóssia (orgs.), *Pistas do Método da Cartografia: Pesquisa-Intervenção e Produção de Subjetividade*. Porto Alegre, SC: Sulina, 17-31.
- PASSOS, Eduardo, Virgínia KASTRUP, e Liliana ESCÓSSIA, 2015, *Pistas do Método da Cartografia: Pesquisa-Intervenção e Produção de Subjetividade*. Porto Alegre, SC: Sulina.
- PASSOS, Eduardo, André do EIRADO, Letícia M.R. RENAULT, e Christian SADE, 2018, “A entrevista cartográfica na investigação da experiência mnêmica”, *Psicologia: Ciência e Profissão*, 38 (2): 275-290.
- PESAVENTO, Sandra J., 2004, “Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto”. *Revista Esboços*, 11 (11): 25-30.
- PETERS, Michael, 2000, *Pós-Estruturalismo e Filosofia da Diferença: Uma Introdução*. Belo Horizonte: Autêntica.
- RAMIL, Vitor, 2004, *A Estética do Frio: Conferência de Genebra*. Pelotas, RS: Satolep Livros.

- RESENDE, Lorena M., 2019, *Cartografia Urbana na Linha de Fronteira: Travessias nas Cidades-Gêmeas Brasil-Uruguay*. Pelotas, SC: Universidade Federal de Pelotas, dissertação de mestrado.
- ROCHA, Eduardo, 2010, *Arquiteturas do Abandono [Ou Uma Cartografia nas Fronteiras da Arquitetura, da Filosofia e da Arte]*. Porto Alegre, SC: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, tese de doutorado.
- ROCHA, Eduardo, Laura N. AZEVEDO, Débora S. ALLEMAND, Bárbara B. HYPOLITO, e Fernanda TOMIELLO, 2017, *Cross-Cult: Desenho Urbano/Urban Design – Pelotas/RS e Oxford/UK*. Pelotas, SC: UFPel.
- ROLNIK, Suely, 2016, *Cartografia Sentimental: Transformações Contemporâneas do Desejo*. Porto Alegre, SC: Sulinas; Editora da UFRGS (2.^a edição).
- SARAMAGO, Lígia, 2008, *A “Topologia do Ser”: Lugar, Espaço e Linguagem no Pensamento de Martin Heidegger*. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio; São Paulo: Loyola.
- TEDESCO, Sílvia H., Christian SADE, e Luciana V. CALIMAN, 2016, “Pista da entrevista”, in Eduardo Passos, Virgínia Kastrup e Sílvia Tedesco (orgs.), *Pistas do Método da Cartografia: A Experiência da Pesquisa e o Plano Comum*, volume 2. Porto Alegre, SC: Sulina, 92-127.

Receção da versão original / Original version	2022/07/15
Aceitação / Accepted	2023/12/29
Pré-publicação online / Pre-published online	2024/05/10