

12º PROJETER
REEXISTIR NO MUNDO CONTEMPORÂNEO
interpretar, conservar e transformar
14 a 17/10 | Pelotas | Rio Grande do Sul | Brasil **2025**

Desdobramentos do espaço urbano: reativação do trem de passageiros em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguai

Eixo Temático: Interpretar

FORNECK, Vanessa

Doutoranda | Universidade de São Paulo | vanessaforneck@usp.br

ALVES, Manoel Rodrigues

Doutor | Universidade de São Paulo | mra@sc.usp.br

Resumo

A reativação do trem de passageiros em Santana do Livramento e Rivera na fronteira Brasil-Uruguai tensiona questões que alertam sobre a vinculação dos espaços patrimoniais aliados ao consumo no âmbito da produção do espaço urbano. Por meio da aproximação empírica e da inscrição de apreensões do território em um diário de campo durante o percurso nos trens, tem-se como objetivo analisar em que medida as propostas de retomada do trem de passageiros indicam formas de reforçar, ou não, uma lógica de produção urbana voltada para o consumo. As percepções em campo revelaram que estratégias de produção do espaço urbano voltadas para o consumo, tendem a ocultar camadas históricas e fragilizar o valor simbólico desses espaços, uma vez que reforçam uma lógica de cidade entendida como uma mercadoria a ser consumida.

Palavras-chave: produção do espaço urbano; patrimônio ferroviário; fronteira Brasil-Uruguai.

Developments in urban space: reactivation of the passenger train in Santana do Livramento and Rivera on the Brazil-Uruguay border

Abstract

The reactivation of the passenger train in Santana do Livramento and Rivera on the Brazil-Uruguay border raises questions that raise awareness of the link between heritage spaces and consumption in the production of urban space. Through an empirical approach and the recording of apprehensions of the territory in a field diary during the journey on the trains, the aim is to analyze the extent to which the proposals to resume the passenger train indicate ways of reinforcing, or not, a logic of urban production geared towards consumption. Perceptions in the field revealed that strategies for producing urban space aimed at consumption tend to hide historical layers and weaken the symbolic value of these spaces, since they reinforce a logic of the city understood as a commodity to be consumed.

Key words: production of urban space; railway heritage; Brazil-Uruguay border.

Desarrollos en el espacio urbano: reactivación del tren de pasajeros en Santana do Livramento y Rivera, en la frontera entre Brasil y Uruguay

Resumen

La reactivación del tren de pasajeros en Santana do Livramento y Rivera, en la frontera entre Brasil y Uruguay, plantea cuestiones que sensibilizan sobre el vínculo entre los espacios patrimoniales y el consumo en la producción del espacio urbano. Mediante un enfoque empírico y el registro de las aprehensiones del territorio en un diario de campo durante el viaje en los trenes, se pretende analizar en qué medida las propuestas de reanudación del tren de pasajeros indican formas de reforzar, o no, una lógica de producción urbana orientada al consumo. Las percepciones sobre el terreno revelaron que las estrategias de producción del espacio urbano orientadas al consumo tienden a ocultar capas históricas y a debilitar el valor simbólico de estos espacios, ya que refuerzan una lógica de la ciudad entendida como mercancía que se consume.

Palabras clave: producción del espacio urbano; patrimonio ferroviario; frontera Brasil-Uruguay.

1 Introdução¹

As estratégias de reativação de antigas zonas de valor patrimonial abandonadas vêm sendo, cada vez mais, problematizadas quando adotadas medidas que visam vinculá-las como espaços para o consumo. Para Jeudy (2005) esse é um grande dilema no contexto contemporâneo, pois quando as representações de ordem simbólica são comercializadas e consumidas ocorre uma mescla entre valores, simbólico e de venda, o que dificulta diferenciar o que cada uma representa. Os sítios ferroviários de Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, e Rivera, no departamento de Rivera, na fronteira entre Brasil e Uruguai², recentemente, passaram por processos de intervenção através da proposta de retomada do transporte de passageiros.

No lado brasileiro, o Trem do Pampa, serviço prestado por uma empresa privada, começou a operar em 2024 e propõe um passeio turístico entre a estação ferroviária de Santana do Livramento e a estação de Palomas, cerca de 20 quilômetros, finalizando o passeio em uma vinícola do município. No lado uruguaio, o trem de passageiros, utilizado principalmente por moradores do interior do país, foi reativado em 2019 e percorre entre as estações de Rivera e Tacuerebó, aproximadamente 110 quilômetros, sob administração da *Administración de Ferrocarriles del Estado* (AFE).

Não só no Rio Grande do Sul, mas também em outros estados brasileiros, por volta da década de 1960, já se observava uma crescente substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário. Em complementaridade, por volta de 1980, quando diversos trechos começaram a ser extintos, as ferrovias entraram em um processo contínuo de decadência, tornando obsoletas muitas estações e demais edifícios dos sítios ferroviários (IPHAE, 2002).

Os espaços que compreendem áreas obsoletas como antigas zonas industriais, sítios ferroviários, regiões portuárias, por exemplo, podem ser entendidas por *Terrain Vague*³, de acordo com Solà-Morales (2013), espaços internos à cidade, mas que não mais participam da estrutura ou do cotidiano da vida urbana. Por não mais integrarem-se a estrutura urbana, constituem-se enquanto espaços incertos e indeterminados, eventualmente entendidos como “inseguros”, mas elementos potenciais de recuperação da história e de reinterpretação da memória, uma forma

potente de resistir à eficiência produtiva da cidade do consumo. Solà-Morales (2013) argumenta que o papel da arquitetura e urbanismo na cidade sempre esteve aliado à ideia de intervir, colonizar, impor limites, ordem e forma, e assim, os espaços “incomuns” fugiam desse padrão, sendo necessário trabalhá-los de modo a torná-los reconhecíveis, por um lado, e, por outro, definidores do ambiente urbano.

O reconhecimento de determinadas regiões obsoletas como símbolo de um valor patrimonial, acaba atraindo maior visibilidade para esses espaços. Diante das novas lógicas de produção do espaço urbano, que vê a cidade como uma mercadoria a ser consumida (Carlos, 2005), devem ser problematizadas questões a partir da transformação de seu valor de uso para valor econômico (Choay, 2006). Tal medida reforça um tipo de estratégia que insere o patrimônio em um circuito mercadológico, fragilizando seus valores simbólicos (Jeudy, 2005).

Com isso, o tema apresentado envolve uma leitura crítica e sensível do território que reconhece a importância das camadas históricas e culturais, mas que também considera as práticas urbanas das comunidades locais para pensar uma ressignificação do contexto urbano contemporâneo, em particular de áreas de patrimônio ferroviário. O objetivo do trabalho é analisar em que medida as propostas de retomada do trem de passageiros em Santana do Livramento e Rivera indicam formas de reforçar, ou não, uma lógica de produção do espaço urbano voltada para o consumo. Por meio de uma aproximação empírica e da elaboração de cartografias que se propõem a apresentar apreensões e interpretações do território, foi possível identificar questões que reforçam uma estratégia que, alicerçada no consumo, tendem a ocultar camadas históricas e sociais. São estratégias adotadas que, além de fomentar um poder hegemônico sob um espaço urbano, fragilizam os valores simbólicos desse patrimônio para a comunidade.

2 Referencial teórico

Segundo Choay (2006) a ameaça constante com o mal estado de conservação de edifícios com valor patrimonial, trouxe, nos últimos anos, um movimento de agregação aos novos tipos de construção que surgiram especialmente no século XX, e que também promoveram a inserção de um projeto

de democratização do saber a partir da associação entre o desenvolvimento da sociedade de lazer e do turismo cultural.

A bandeira levantada em favor das questões patrimoniais gerou uma maior aceitação para buscar alternativas para a reativação desses espaços. Ao mesmo tempo que havia uma preocupação com o esquecimento desses bens, também havia uma forte defesa comum dessas identidades. No entanto, a maior aceitação por intervenções em espaços de valor patrimonial, ocasionou um grande desafio: encontrar um caminho em que o patrimônio não pertença a um circuito mercadológico e que seu próprio valor simbólico seja salvaguardado (Jeudy, 2005).

Choay (2006) aponta que a transformação de seu valor de uso em valor econômico se refere a uma engenharia cultural, ou seja, empresas públicas e privadas introduzem atividades culturais, com animadores e agentes profissionais a fim de garantir o maior engajamento e aproveitamento para os visitantes. Conforme apresentado por Carlos (2011), esse processo pode ser entendido como uma mercadorização do espaço urbano que, por meio de iniciativas autônomas ou parcerias público-privadas, respondem a um empresariamento da produção do urbano como um espaço-mercadoria. Essa relação não se limita a questões econômicas, pois abarca uma noção de sociedade em movimento, em que, de certo modo, também diz respeito à reprodução do controle das relações sociais.

A compreensão de práticas e acontecimentos que ocorrem nos espaços urbanos imprimem os "rastros" da civilização. São ranhuras que dão sentido e indicam as singularidades dos contextos urbanos, trazendo a ideia de pertencimento de uma população com o território (Carlos, 2011). Por outro lado, Arroyo (2011) aponta que processos de intervenção desconexos com a realidade reduzem certas características de uma comunidade a uma perspectiva de mundialização. Quando esses processos ficam atrelados a um território de influência, possibilitam que medidas de ação e gestão do espaço urbano possam ser atribuídas a atores com pensamentos e princípios aleatórios. Isso faz com que o espaço urbano se torne suscetível ao declínio e desvalorização, tanto em relação às manifestações que ocorrem no espaço urbano, quanto relativo ao planejamento urbano (Arroyo, 2011).

Segundo Carlos (2011) a questão ganha ainda mais profundidade quando são produzidos simulacros espaciais como consequência dos processos de "revitalização

urbana", a partir da associação entre a indústria do turismo e da cultura. Nesse sentido, compreender a complexidade que envolve as áreas de valor patrimonial vinculadas a uma lógica capitalista se torna uma pauta cada vez mais necessária, a fim de evitar que o patrimônio seja visto como uma mera mercadoria e entre no circuito mercadológico de uma produção de cidade voltada para o consumo.

3 Método adotado

O trabalho tem como abordagem uma pesquisa qualitativa e traz o método da cartografia como ferramenta de investigação. A proposta da cartografia advém dos estudos de Passos, Kastrup e Escóssia (2015), que, inspirados na filosofia de Gilles Deleuze e Félix Guattari⁴, propõem subverter a lógica tradicional da palavra "metodologia", que etimologicamente deriva de *metá-hódos* – um caminho (hódos) traçado por metas fixadas de antemão – , para *hódos-metá* que implica abandonar a ideia de método como um roteiro a ser seguido e, em seu lugar, assumir o método como algo a ser vivido, experimentado, adotado como uma atitude. Para tanto, é fundamental a imersão do cartógrafo no plano da experiência, caminhando junto ao objeto de estudo – um percurso que se constrói enquanto se percorre, no próprio fluxo do processo (Passos; Barros, 2015).

Os trabalhos de campo realizados em 2023 e em 2025, compreenderam as seguintes atividades: entrevistas semiestruturadas de caráter qualitativo; registros de narrativas por meio de fotografias e vídeos; anotações em diário de campo; práticas e percursos dos sítios ferroviários de Santana do Livramento e Rivera (e seu entorno); também por meio de viagem de trem nas duas cidades. Neste artigo, será apresentada a experiência dos percursos e apreensões realizadas por meio do passeio turístico Trem do Pampa e do trajeto percorrido de Rivera a Tacuarembó.

As viagens foram realizadas em dias distintos com o objetivo de experienciar e capturar as manifestações e acontecimentos durante os percursos, considerando o momento pré-viagem, a viagem e pós-viagem. A definição desses três momentos advém dos estudos de Rocha *et al.* (2017) sobre a Pedagogia da Viagem que propõe um mergulho do indivíduo pelos espaços menos visados na cidade, mas que apresentam grande potencial para possíveis descobertas. O primeiro momento consiste na programação da viagem e tudo o que deve ser levado; o segundo

momento é a própria experiência, é estar aberto ao desconhecido; e o terceiro momento é o retorno para casa, desfazer a bagagem e saber que algumas coisas serão carregadas e outras deixadas pelo caminho (Rocha *et al.*, 2017).

Durante o trajeto foram realizadas anotações em um Diário de Campo, uma ferramenta que registra de forma imediata as impressões percebidas em um determinado território. Conforme Bergson (2010), a percepção instantânea inconsciente é mais vasta e completa do que a percepção humana feita conscientemente, pois a forma consciente normalmente é atingida de modo fragmentado e ocorre uma “seleção” do que se julga essencial a partir das experiências vivenciadas. Com isso, entende-se o diário de campo como uma forma de transformar registros de experiências em modos de produção do conhecimento.

Além disso, realizou-se um levantamento bibliográfico que discute os desdobramentos sobre a vinculação dos espaços de valor patrimonial com a produção do espaço urbano contemporâneo, sobretudo no que tange aspectos vinculados a uma lógica que associa a cidade como uma mercadoria a ser consumida, a partir de Arroyo (2011), Carlos (2011), Choay (2006) e Jeudy (2005).

A pesquisa ainda contou com a elaboração e a análise cartográfica, que segundo Barros e Barros (2016) não busca apontar discussões baseadas em um “dado”, mas considera o acontecimento da própria experiência, não implica um conhecimento sobre a experiência, mas sim o falar de *dentro* dela. Portanto, a análise cartográfica acontece a partir do processo cartográfico, o que é diferente de utilizar como sustentação de uma evidência. A coleta de dados, as análises e as interpretações produzidas ao longo da pesquisa revelam uma postura narrativa, expressando modos distintos de contar – tanto por parte dos participantes quanto do próprio cartógrafo-pesquisador. A cartografia abre espaço para acolher a heterogeneidade e o heterogêneo à pesquisa, tornando visíveis as tramas e relações que constituem um determinado território (Barros; Barros, 2016).

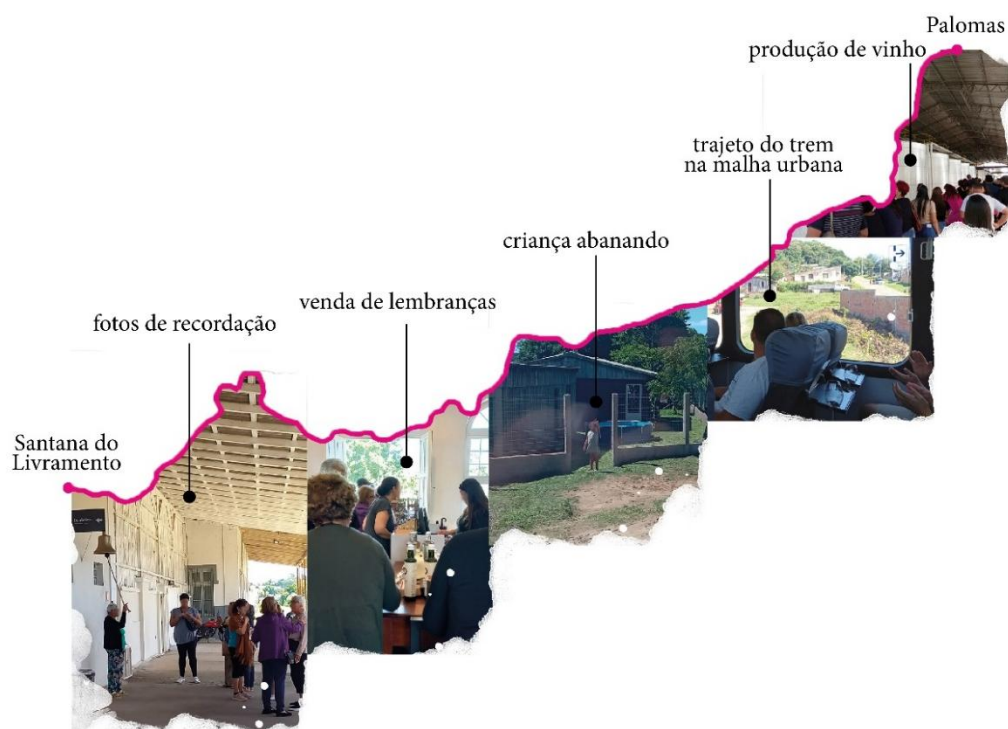
4 Desdobramentos durante os percursos nos trens

4.1 Pré-viagem e viagem. O trajeto em Santana do Livramento e em Rivera

A saída para o primeiro percurso foi às 14 horas da Estação de Santana do Livramento. No interior da estação tocavam músicas gauchescas, haviam panfletos de divulgação e um mostruário com lembranças do passeio para serem vendidas. Grande parte do público era de pessoas idosas, havia um misto de alegria e expectativa para realizar o passeio que proporcionaria um retorno ao passado, como muitos comentavam entre si. Alguns queriam registrar o momento, então tiravam fotos em frente ao VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) ou segurando a corda do sino.

O passeio teve duas guias turísticas que contavam a história da cidade, a implementação das ferrovias e a integração entre os dois países. Também havia a degustação de vinho e suco de uva, a venda de alimentos de produção local, a projeção de vídeos e a participação de dois músicos que tocavam músicas regionais em português e em espanhol. No primeiro momento, a experiência dentro do vagão era intensa e pouco se voltava o olhar para o lado de fora. O trem passou por zonas com pouca infraestrutura urbana, os adultos e as crianças das casas próximas à linha corriam para ver o trem passar e abanavam para quem estava no passeio. Ao chegar na vinícola, após mais uma degustação de vinho, foi realizado um percurso para conhecer a história da vinícola e a produção dos vinhos, finalizando o passeio com a visita à *Free Shop*. A figura 1 apresenta fragmentos do percurso realizado.

Figura 1: Apreensões durante o trajeto de trem entre Santana do Livramento e Palomas



Fonte: Fotografias e elaboração cartográfica por Vanessa Forneck, 2025.

No dia seguinte, às 18 horas, foi realizado o percurso do trem de Rivera a Tacuarembó. Uma hora antes da partida já haviam famílias, crianças e idosos entre amontoados de bolsas e sacolas na plataforma de embarque. Havia uma expressão de cansaço em seus rostos, muitos aguardavam em pé, próximo ao trem. Quando as portas foram liberadas foi uma agitação para embarcar, alguns fizeram corrente humana para carregar as mercadorias de forma ágil. O cobrador do trem ajudava com as sacolas e dava suporte aos passageiros para subirem no vagão. Dentro do trem, as pessoas acomodavam as sacolas menores embaixo dos bancos, em frente aos pés ou no bagageiro superior. As caixas e carrinhos maiores ficavam no corredor perto da porta.

O sino soou anunciando o início da viagem. A buzina do trem era tocada entre os cruzamentos, mas não causava entusiasmo às pessoas que estavam do lado de fora. Foram feitas mais seis paradas ao longo do trajeto para o embarque e desembarque de passageiros, muitos deles se conheciam e conversavam sobre a vida durante a viagem. No desembarque, geralmente havia alguém esperando na parada para ajudar com as sacolas. Com o passar do tempo, começou a escurecer e uma luz fraca de cor amarela foi acesa, as conversas eram menos frequentes e alguns cochilavam durante o trajeto. No final da viagem, em Tacuarembó, o cobrador mais uma vez parou em frente a porta para ajudar no desembarque. A figura 2 apresenta fragmentos do percurso realizado.

Figura 2: Apreensões durante o trajeto de trem entre Rivera e Tacuarembó



Fonte: Fotografias e elaboração cartográfica por Vanessa Forneck, 2025.

4.2 Pós-viagem. Pistas sobre a produção do espaço urbano nos sítios ferroviários

O trem turístico em Santana do Livramento trouxe à cidade um ar de novidade. O entusiasmo foi evidente, conforme apresentado na figura 1 com as pessoas que fizeram o passeio ou com aqueles que corriam para ver o trem passar. Os moradores de Santana do Livramento e Rivera possuem 50% de desconto no preço do ingresso. Mesmo com a iniciativa, grande parte dos passageiros eram turistas. Durante o trabalho de campo, também foram realizadas entrevistas com moradores que relataram que gostariam de fazer o passeio, mas consideram o valor elevado, mesmo com o desconto. Ainda relataram que gostariam que fosse uma experiência para a família e não só para uma pessoa, por isso, torna-se mais difícil realizar o passeio.

Essa questão reforça a abordagem apresentada por Carlos (2011) sobre o entendimento da cidade como um produto a ser consumido. Os usos atribuídos para a realização das atividades da vida são redefinidos pelo valor de troca, portanto a

produção do espaço, vinculada às lógicas capitalistas, transforma toda a produção do espaço urbano em mercadoria. Aliada a relação de cidade a um circuito mercadológico, ainda há a associação do patrimônio cultural a essa dinâmica.

Na tentativa de magnificar o que estava em via de desaparecer, o espírito patrimonial ocultou o trabalho arqueológico da memória em detrimento a uma conduta retrospectiva. Por exemplo, a reconversão de antigas zonas industriais em museus impecáveis, com espaços arrumados e limpos que se distinguem dos terrenos vazios, nem sempre expõem as outras camadas que fizeram parte dessa história. Há uma preocupação com a recuperação da aparência de ordem, a fim de não tornar visível as marcas que incomodam e revelam condições de trabalho exaustivas e insalubres (Jeudy, 2005).

Os terrenos abandonados, nessa perspectiva, acabam sendo os espaços do desconforto e da sensação de desamparo. Os espaços compreendidos por *Terrain Vague* podem refletir insegurança ao serem percorridos ou gerar angústia pela possibilidade do encontro com o desconhecido (Solà-Morales, 2013). Nesse sentido, a proposta do Trem do Pampa retoma um certo ordenamento naquela área da cidade, mas por meio de uma estratégia alicerçada no consumo, como se observa na venda de lembrancinhas na estação ferroviária ou na aquisição de vinhos na *Free Shop* da vinícola, mas que também abrange uma estratégia de ordem simbólica, que vende o passeio a partir de um discurso saudosista e afetivo do período ferroviário. Uma lógica, segundo Solà-Morales (2013), que dissolve a potência do obsoleto para se transformar em espaços eficientes.

A retomada do transporte de passageiros em Rivera manifesta um resgate de movimentos e fluxos característicos da zona de fronteira, referente ao intercâmbio de mercadorias. Solà-Morales (2013) aponta que um caminho possível para que a arquitetura não atue nesses espaços de forma arbitrária é buscar elementos que propiciem uma atenção aos processos de continuidade: de fluxos, de energias, de ritmos que se estabelecem pela passagem do tempo.

A dinâmica urbana de ir à fronteira para fazer compras, também revela uma condição de complementariedade entre os países. Inclusive para regiões no interior do Uruguai que fazem esse fluxo de trocas semanalmente em função dos produtos alimentícios no Brasil serem, nesse momento, mais baratos do que no próprio país.

Além disso, o trem pode ser visto como um espaço de convivência, um ponto de encontro de pessoas que se conhecem e se ajudam (conforme figura 2). As ferrovias podem ser entendidas, de certo modo, como uma forma de comunicação de moradores que vivem afastados, vivendo em pequenas cidades e vilarejos que, muitas vezes, apresentam condições de infraestrutura urbana inferiores a outras cidades. Assim, o trem possibilita criar uma outra forma de relação de trocas, que além de questões funcionais envolve aspectos interpessoais.

Com isso, entende-se que algumas questões podem ser discutidas a partir da realização dos dois trajetos. Portanto, em que medida a noção de *Terrain Vague*, trazida por Solà-Morales (2013) associada ao método cartográfico, pode revelar aspectos que indicam uma ressignificação de valores simbólicos, a partir de: promoção de encontros; estimulação de dinâmicas características de territórios de fronteira; integração de moradores que vivem em zonas periféricas ou rurais?

5 Conclusão

A partir da imersão à campo e das questões apresentadas é possível trazer algumas considerações. No lado brasileiro as estratégias adotadas apontaram uma tendência que visa atingir principalmente o público turista, que reforça uma estratégia alicerçada no consumo quando a experiência do passeio é vinculada a comercialização de produtos dentro da estação, durante o passeio e na vinícola. Além disso, não se trata apenas de um passeio de trem, mas atribui-se à experiência um momento afetivo, tanto para quem já andou de trem e quer repetir a experiência, quanto para quem busca experimentar a novidade na cidade. Isso foi manifestado pelas pessoas que foram no passeio e por aqueles moradores que tiveram o desejo despertado, mas que ficaram apenas admirando o trem em frente às suas casas.

No lado uruguaio, a retomada do trem de passageiros alcançou uma parcela da população uruguaia que vive afastada das atividades de maior intensidade do país, que são, normalmente, localizadas junto as fronteiras e próximas à capital nacional de Montevideú. Isso revela como as atividades de fronteira também têm influência em outras localidades, pois, em certos momentos, o Brasil se torna mais atrativo para fazer compras, por exemplo. A boa relação entre os países favorece que essas dinâmicas sejam potencializadas e que esse intercâmbio seja feito com

maior permeabilidade. O trem de Rivera a Tacuarembó existe porque essa relação de trocas se constituiu como parte fundante dessa fronteira, onde uma cidade sempre contribuiu com o crescimento da outra e, assim, os vínculos entre os países foram fortalecidos. A fronteira não é vista como um espaço de disputa, mas de complementariedade de territórios.

As cartografias apresentadas expressam algumas capturas durante os trajetos e contribuem para refletir de que forma a retomada do trem de passageiros alcança diferentes camadas da sociedade, por exemplo: quem são as pessoas que usam esse serviço; qual o objetivo do trajeto; a atividade realizada durante o percurso. No Uruguai há uma relação mais evidente de conexão com a comunidade local e com as dinâmicas comerciais características em territórios de fronteira. No Brasil, o passeio promove uma narrativa dos contextos históricos sobre as ferrovias e sobre a formação dessa fronteira, no entanto as atividades vinculadas ao passeio se expressam de forma mais acentuada pela associação da experiência ao consumo.

Os desdobramentos apresentados até o momento são pistas preliminares de uma pesquisa em desenvolvimento, mas que evidenciam tensionamentos possíveis entre a associação do patrimônio e o turismo, principalmente se vinculada a uma lógica de consumo. Os espaços que envolvem os sítios ferroviários na fronteira Brasil e Uruguai abrangem uma série de complexidades que vão além de questões funcionais ou aspectos operacionais, mas compreende um conjunto de elementos visíveis e invisíveis que envolvem outras camadas históricas e sociais. Qualquer intervenção, sem a devida sensibilidade, pode causar transformações significativas nos espaços urbanos e, ainda, fragilizar valores simbólicos desse patrimônio para a comunidade.

6 Agradecimentos

Esta pesquisa tem o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP, sob o processo nº 2022/09881-9. As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

7 Notas

1 Este artigo faz parte da pesquisa de doutorado em andamento, intitulada "(RE)SIGNIFICAÇÃO SIMBÓLICA: Os desdobramentos dos processos de intervenção no patrimônio ferroviário na produção do espaço urbano contemporâneo", sob orientação do professor Manoel Rodrigues Alves, junto ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP).

2 Na fronteira Brasil-Uruguai existem seis cidades-gêmeas. Santana do Livramento e Rivera são cidades conurbadas, divididas por uma avenida e possuem uma Praça Internacional que representa um símbolo de integração entre os dois países (Caggiani, 1983).

3 O conceito *Terrain Vague* não pode ser traduzido em uma palavra ou frase, pois o entendimento trabalhado por Solà Morales (2013) é mais amplo e complexo. No francês, *Terrain* tem uma definição menos rígida, refere-se a uma porção de terra com potencial de ser explorada e que pode ser afetada por fatores externos, diferentemente do inglês que entende por *Terrain* uma delimitação de terreno para construção urbana, no sentido agrícola ou geológico. Na origem germânica, *Vague* faz alusão às ondas do mar, indica movimento, oscilação e instabilidade. Já na origem latina, faz alusão ao "vazio", no sentido de estar desocupado, mas também de estar livre, disponível. Outras interpretações possíveis para *Vague*, remetem ao sentido de indeterminação, imprecisão e incerteza. Importante destacar que para Solà-Morales (2013) esses espaços não apresentam uma conotação negativa, uma vez que é na ausência desse limite que podem ser constituídas expectativas móveis, livres e errantes.

4 Deleuze e Guattari vêm de uma linha filosófica, definida "filosofia da diferença", vinculada ao movimento pós-estruturalista que entende a diferença como condição de qualquer processo de significação. Refere-se a uma concepção de mundo por meio da multiplicidade e não a partir de uma filosofia da representação. A multiplicidade pressupõe uma dimensão aberta para acolher tudo aquilo que é diferente e diz respeito a um pensamento rizomático que não possui hierarquia, não reproduz ou imita, mas constrói e contribui para a conexão dos campos (Deleuze; Guattari, 2011).

8 Referências

ARROYO, J. **El espacio público**. Entre afirmaciones y desplazamientos. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 2011.

BARROS, L. M. R.; BARROS, M. E. Pista da Análise. In. PASSOS, E.; KASTRUP, V.; TEDESCO, S. **Pistas do método da cartografia**: a experiência da pesquisa e o plano comum – Volume 2. Porto Alegre: Sulina, 2016. p. 175-202.

BERGSON, H. **Matéria e Memória**: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito. 4ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

CAGGIANI, I. **Sant'Ana do Livramento – 150 Anos de História**. Santana do Livramento: Edição da Associação Santanense Pró-ensino Superior – ASPES, 1983.

CARLOS, A. F. A. Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico. In. CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011. p. 53-74.

CHOAY, F. **Alegoria do Patrimônio**. 5ª ed. São Paulo: Estação Liberdade Unesp, 2006.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**. Capitalismo e esquizofrenia 2. Vol 1. São Paulo: Editora 34, 2011.

JEUDY, H. **O espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

IPHAE. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul. **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul**. Inventário das Estações: 1874-1959. In. CARDOSO, A.; ZAMIN, F. (org). Porto Alegre: Pallotti, 2002.

PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015.

PASSOS, E.; BARROS, R. B. A cartografia como método de pesquisa intervenção. In. PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L. (org). **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015. p. 17-31.

ROCHA, E.; AZEVEDO, L. N. de; ALLEMAND, D. S.; HYPOLITO, B. de B.; TOMIELLO, F. **Cross-Cult**: Desenho Urbano/Urban Design – Pelotas/RS e Oxford/UK. Pelotas: UFPel, 2017.

SOLÀ-MORALES. I. Terrain Vague. In. MARIANI, M.; BARRON, P. (org). **Terrain vague**: interstices at the edge of the pale. Routledge, 2013. p. 24-30.