

Marcos Favero
Gabriel Duarte

TERRITÓRIOS (IN)DEFINIDOS: URBANISMOS NA FRONTEIRA BRASIL-URUGUAI-ARGENTINA

FRONTEIRAS EM MOVIMENTO

Uti Possidetis e Terra Nullius

A noção de limite é em si mesmo artificial, uma criação da civilização, do género humano. [...] Não há uma fronteira forte, não importa quais as condições naturais ou defesas militares em vigor, para uma nação fraca, sem princípios.¹

A fronteira entre o Brasil, Uruguai e Argentina foi uma das regiões mais negligenciadas e disputadas na América do Sul. Seu traçado político foi objeto de inúmeras negociações e duras batalhas entre portugueses e espanhóis. Ao contrário de outras partes da América do Sul, a ocupação espanhola nos pampas – vastas planícies que se estendem sobre o sul do Brasil (no Estado do Rio Grande do Sul), a maior parte do Uruguai e Argentina (nas províncias de Buenos Aires, La Pampa, Santa Fé, Entre Ríos e Córdoba), compreendendo uma área de aproximadamente 750.000 km² – foi extremamente rarefeita até o século XVI, se comparada a muitas regiões ao longo da Cordilheira dos Andes. Os pampas, e os rios da Prata e Paraná, foram considerados como portas de entrada a outras regiões, nas quais prosperava a extração de minerais raros.

O histórico de colonização da região, no qual as coroas portuguesa e espanhola clamaram legitimidade e hegemonia no controle dos territórios mais ao sul do continente, mostram que a ocupação dos pampas se desenvolveu

(UN)DEFINED TERRITORIES: FRONTIER URBANISMS BRAZIL-URUGUAY-ARGENTINE

BORDERS IN MOTION

Uti Possidetis e Terra Nullius

The notion of limit is in itself artificial, a creation of civilization, of mankind.... There is not a strong border, no matter which natural conditions or military defenses are in place, for a weak nation, without principles.¹

The borders between Brazil, Uruguay and Argentina have been one of the most (if not the most) neglected and disputed regions in South America. Its political shape was subject to numerous negotiations and fierce battles between the Portuguese and the Spanish. Unlike in other parts of South America, the Spanish occupation in the pampas - the vast plains that stretch over the south of Brazil (in the State of Rio Grande do Sul), most of Uruguay and Argentina (in the Provinces of Buenos Aires, La Pampa, Santa Fe, Entre Ríos and Córdoba), encompassing an area of approximately 750.000 km² - was extremely rarefied until the 16th Century if compared to regions in the Andes and Central America. The pampas, and the rivers Plate and Paraná, were regarded as gateways to other regions where rare mineral extraction was thriving.

Throughout the colonization history of the region, when both Portuguese and Spanish crowns claimed legitimacy and hegemony for the control of South America's southernmost territories, the occupation patterns of the

TERRITÓRIOS (IN)DEFINIDOS URBANISMO EN LA FRONTERA BRASIL-URUGUAY-ARGENTINA

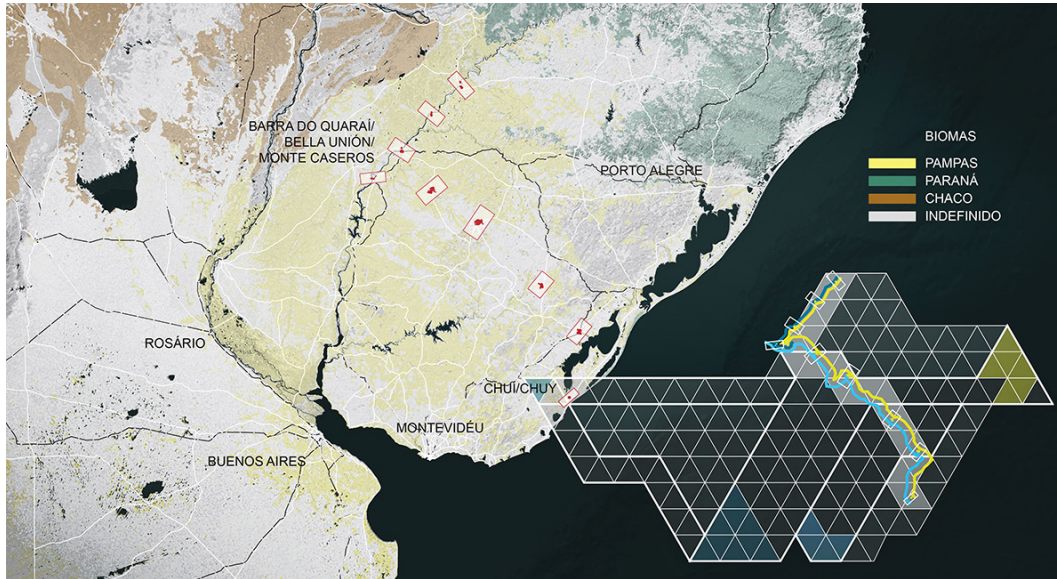
FRONTERAS EN MOVIMIENTO

Uti Possidetis y Terra Nullius

La noción de límite es, en si mismo, artificial, una creación de la civilización, del género humano.... No hay una frontera fuerte, no importa cuales son las condiciones naturales o las defensas militares que rigen, para una nación débil, sin principios.¹

La frontera entre Brasil, Uruguay y Argentina fue una de las regiones más descuidadas y disputadas en América del Sur. Su trazado político fue objeto de inúmeras negociaciones y duras batallas entre españoles y portugueses. Al contrario de otras partes de Sudamérica, la ocupación española en la pampa – una planicie vasta que se extiende sobre el sur de Brasil (en el Estado de Rio Grande do Sul) la mayor parte del Uruguay y Argentina (en las provincias de Buenos Aires, La Pampa Santa Fe, Entre Ríos y Córdoba), comprendiendo, aproximadamente, unos 750.000 km² – fue extremadamente enrarecida hasta el siglo XVI, si se la compara a muchas regiones a lo largo de la Cordillera de los Andes. La Pampa, y los ríos de la Plata y Paraná, fueron considerados como las puertas de entrada a otras regiones, en las cuales prosperaba la extracción de minerales raros.

La historia de la colonización de la región, en la cual las coronas portuguesa y española clamaron legitimidad y hegemonía para controlar los territorios más al sur del continente, muestran que la ocupación de la pampa se desarrolló en un sistema, de agricultura y ganadería, altamente



Mapa da área ocupada pela fenologia dos pampas no Brasil, Uruguai e Argentina ao longo das cidades-gêmeas de fronteira da região e diagrama relacionado às articulações regionais. (autor: Gabriel Duarte)

Map showing area occupied by the pampas phenology in Brazil, Uruguay and Argentina alongside the location of twin border cities in the region and a diagram demonstrating regional articulations. (author: Gabriel Duarte)

Mapa del área ocupada por la fenología en Brasil, Uruguay y Argentina, a lo largo de las ciudades gemelas de la frontera de la región y el diagrama relacionado a las articulaciones regionales. (autor: Gabriel Duarte)

em um sistema altamente conectado de agricultura intensiva e criação de gado. É possível argumentar que esse modo disperso, embora altamente conectado, de ocupação originou-se majoritariamente das experiências de colonização e evangelização das Missões Jesuíticas (*Misiones*) nas bordas ao norte dos pampas, que se estendem do Rio Grande do Sul, no Brasil, até o nordeste argentino e o sul do Paraguai.

As *Misiones* implementaram uma rede de cidades com funções complementares, baseadas intencionalmente em assentamentos codependentes, que assumiram papéis intermediários entre si e outros polos de colonização e que persistem até hoje nas configurações urbanas na região. Cada *Misión* consistiu uma unidade economicamente independente, colocando-as em constante competição e, assim, favorecendo intensiva

pampas evolved into a highly networked system of intensive agriculture and livestock. One can draw a connection with this form of dispersed, and yet highly connected, occupation with the experience of colonization and evangelization of the Jesuit Missions (*Misiones*) in the northern edges of the pampas, which stretch from Rio Grande Sul, in Brazil, to northeastern Argentina and southern Paraguay.

The *Misiones* implemented a network of cities with complementary roles based on intentionally codependent settlements, which assumed intermediary roles among themselves (and other poles of colonization), which still persists today in the region's urban configurations. Each *Misión* consisted of an economically independent unit, setting all of them in constant competition, thus favoring an intensive economical, social

conectado. Es posible argumentar que ese modo disperso, aunque altamente conectado, de ocupación se originó en gran parte de las experiencias de colonización y evangelización de las Misiones Jesuíticas en los bordes, al norte de la pampa, que se extiende de Rio Grande do Sul, en Brasil, hasta el nordeste argentino y el sur de Paraguay.

Las Misiones implementaron una cadena de ciudades con funciones complementares, basadas intencionalmente en asentamientos codependientes que asumieron papeles intermediarios entre si y otros polos de colonización y que persisten hasta hoy en la configuraciones urbanas en la región. Cada Misión consistió en una unidad economicamente independiente, haciendo que compitieran entre si, favoreciendo una intensiva integración económica, social y política. La expulsión de los Jesuitas de las

integração econômica, social e política. O seu fim, após a expulsão dos Jesuítas das colônias espanholas e portuguesas em meados do século XVIII, causou severas oscilações de poder territorial na região,² culminando com a criação oficial de porções de terra que não pertenciam à nação alguma: os campos neutrais (*campos neutrales*). Essa condição esteve aliada à notável indefinição de controle político na região que, em contrapartida, foi resultado direto da agravamento contínua das animosidades entre tropas portuguesas e espanholas.

Os *campos neutrales*, faixas de terra inabitadas que se estendiam do Taim até o Rio Chuy, foram criados como forma de evitar um confronto direto entre colonizadores portugueses e espanhóis pelo Tratado de Ildelfonso, assinado por ambos os impérios e mediado pelo Papa Pio VI. Curiosamente, a falta de regras políticas nesses *campos*, não promoveu um regime de anarquia na região, mas criou oportunidades para o surgimento de uma cultura fluída que, desde o início, não foi constrangida por limites artificiais, gerando uma cultura ao redor da efemeridade.

Enquanto as coroas portuguesa e espanhola alegavam legitimidade e hegemonia pelo controle do território, o padrão de ocupação dos pampas evoluiu para um sistema em rede, caracterizado pela agricultura intensiva e pecuária. Decorrentes das experiências das *Misiones*, os assentamentos nos pampas criaram codependências e assumiram as funções intermediárias que persistem até hoje.

Infraestruturas intermediárias

A herança da esparsa ocupação nos pampas, em particular nas regiões de fronteira, ainda pode ser

and political integration. The demise of the Misiones, which followed the expulsion of Jesuits from all Spanish and Portuguese colonies in the mid-18th Century, caused severe oscillations of territorial power in the region,² culminating in the official creation of portions of land that officially belonged to no nation, the neutral fields (*campos neutrales*). This condition coupled with the noticeable vagueness of political control in the region, which in return was a direct result of continuous aggravated animosities between Spanish and Portuguese troops.

The *campos neutrales*, strips of uninhabited land that stretched from the Taim marshlands to the Chuy creek, were created to avoid a direct confrontation between Portuguese and Spanish settlers by the Treaty of San Ildelfonso, signed by both empires through the mediation of Pope Pius VI. Curiously, the lack of political rule in these *campos* did not foster an anarchy regime in the region, but created the opportunity for a seamless culture to emerge, one that, from the beginning, was not constrained by artificial limits, creating a whole culture out of ephemerality.

While the Portuguese and Spanish crowns claimed legitimacy and hegemony for control of the territory, the pattern of occupation of the pampas evolved into a networked system, characterized by intensive agriculture and livestock. Stemming from the experiences of the *Misiones*, the settlements in the pampas created types of codependency and acquired intermediary roles that persist to this day.

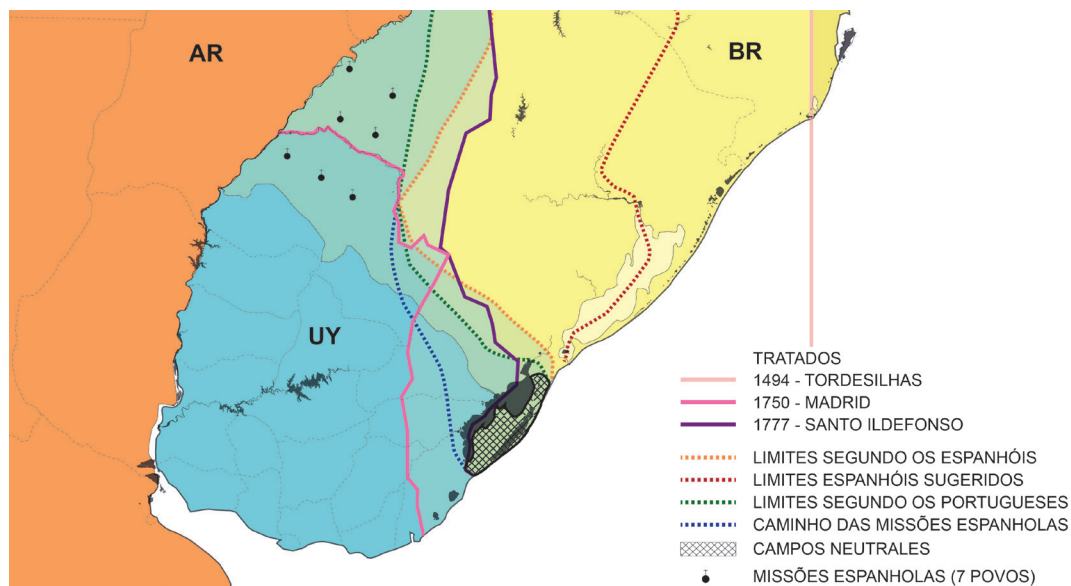
colonias espanholas y portuguesas a mediados del siglo XVIII, causó severas oscilaciones de poder territorial en la región,² culminando con la creación oficial de porciones de tierra que no pertenecían a ninguna nación; los campos neutrales. Esa condición estuvo aliada a la notable indefinición de control político en la región que, en contrapartida, fue el resultado directo del agravamiento continuo de las animosidades entre las tropas portuguesas y españolas.

Los campos neutrales, franjas de tierra inhabitadas que se extendían del Taim hasta el Río Chuy, fueron creados como una forma de evitar un confronto directo entre los colonizadores portugueses y españoles por el tratado de San Ildelfonso, firmado por ambos imperios y mediado por el Papa Pío VI. Curiosamente, la falta de reglas políticas en esos campos no promovió un régimen de anarquía en la región, pero creó oportunidades para el surgimiento de una cultura fluída que, desde el inicio, no fue constreñida por límites artificiales, generando una cultura alrededor de lo efímero.

Mientras las coronas portuguesa y española alegaban legitimidad y hegemonía por el control del territorio, el patrón de ocupación de la pampa evolucionó hacia un sistema en red, caracterizado por la agricultura intensiva y la pecuaria. Derivados de las experiencias de la Misiones, los asentamientos en la pampa crearon codependencias y asumieron las funciones intermediarias que persisten hasta hoy.

Infraestructuras intermediarias.

La herencia de la escasa ocupación en la pampa, en particular en la regiones de frontera, aún hoy puede ser percibida, tanto en lo cotidiano de los pampeanos como en la implementación del



percebida hoje, tanto no cotidiano dos pampeanos quanto na implementação de tratados e políticas internacionais no Brasil, Uruguai e Argentina. A posição intermediária que a região assumiu séculos atrás, ainda é válida e de certo modo oficialmente reforçada. Tanto do ponto de vista geopolítico quanto histórico, os pampas podem ser considerados como uma espécie de zona de articulação produtiva, cercada por importantes fluxos de bens e pessoas que “encurrala” o Uruguai entre os interesses do Brasil e da Argentina e outros atores internacionais na região.

A combinação do persistente estilo de vida nômade do gaúcho com as condições geomorfológicas dos pampas resultou em um perfil econômico regional que se baseia na liberdade de movimentos. Essa liberdade, retratada pelo gaúcho a cavalo e pastoreio de grandes quantidades de gado, enquanto vivia

Intermediary infrastructures

The heritage of the sparse and troubled occupation of the pampas, particularly in the border regions, are still present today in both the everyday lives of *gauchos* (pampa dwellers) and by international treaties and policies implemented by Brazil, Uruguay and Argentina. The intermediary role that the region beared centuries ago is still valid and somewhat officially reinforced. From both historical and geopolitical points of view, the pampas can be regarded as a kind of productive articulation zone, which is encompassed by important flows of goods and people, channeled through Uruguay towards Brazil and Argentina, and other international players in the region.

The combination of the persistent nomadic lifestyle of the gaucho with the

tratado de políticas internacionais en Brasil, Uruguay y Argentina. La posición intermediaria que la región asumió hace siglos, aún es válida y de cierta manera oficialmente reforzada. Tanto del punto de vista geopolítico como del histórico, la pampa puede ser considerada como una especie de zona de articulación productiva, cercada de importantes flujos de bienes y personas que “arrincona” a Uruguay entre los intereses de Brasil y Argentina y otros actores internacionales en la región.

La combinación del persistente estilo de vida nómada del gaucho, con las condiciones geomorfológicas de la pampa, resultó en un perfil económico regional que se basa en la libertad de movimientos. Esa libertad, retratada por el gaucho a caballo y pastoreo de grandes cantidades de ganado, mientras vivía en la planicie descampada, fue sustituida por la de motociclistas que

Uma paisagem típica dos pampas, com vastas planícies e criação de gado. (autor: Gabriel Duarte)

A typical pampas landscape, vast plains and cattle raising. (author: Gabriel Duarte)

Paisaje típico de la pampa, con bastas planicies y ganado. (autor: Gabriel Duarte)



na planície descampada, aberta, foi substituída pela dos motociclistas que contrabandeiam, diariamente, mercadorias através da fronteira, e motoristas de caminhão em alta velocidade em estradas que ligam as capitais do sul do continente e seus portos.

A condição intermediária que emerge dos pampas, em combinação com suas práticas territoriais, deve ser entendida como um sistema coeso que, devido a suas características morfológicas, sugere meios alternativos de procedimentos espaciais e transformações em nível regional e local.³ A regularidade monótona e a extensão anônima dos pampas não são desvantagens, mas condições que permitem que este seja compreendido e funcione como um todo. A debilidade histórica das fronteiras políticas não constitui nada além de um limite virtual para os sistemas de rede que ocorrem

geomorphological conditions of the pampas resulted in an economical profile for the region that relies on freedom of movement. Such freedom, once pictured by the gaucho riding a horse and herding large numbers of cattle while living in the plain open landscape, has now been replaced with that of motor bikers smuggling ordinary everyday goods over the border, and truck drivers speeding through the highways that weave the southern capitals of the continent and their ports.

The inherited intermediary condition that emerges from the pampas, in combination with its territorial practices, must be comprehended as a cohesive system that, due to its morphological features, suggests alternative means of spatial procedures and transformations that affect both local and regional scale that.³ The monotonous

contrabandean, diariamente, mercaderías a través de la frontera, y por conductores de camiones, a alta velocidad, en la rutas que unen las capitales del sur del continente y sus puertos.

La condición intermediaria que emerge de la pampa, combinado con la prácticas territoriales, debe ser entendida como un sistema coeso que, debido a su características morfológicas, sugiere medios alternativos de procedimientos espaciales y transformaciones a nivel regional y local.³ La regularidad monótona y la extensión anónima de la pampa no son desventajas, y sí condiciones que permiten que esta sea comprendida y funcione como un todo. La debilidade histórica de las fronteras políticas no constituye nada más allá de un límite virtual para los sistemas de red que ocurren en la región todos los días. Consecuentemente, las ciudades que comprimen su superficie no son ocupaciones aisladas, son

na região todos os dias. Consequentemente, as cidades que comprimem sua superfície não são ocupações isoladas. São postos avançados – momentos de intensificação⁴ – de uma grande lógica territorial, que se baseia no legado do nomadismo cotidiano do gaúcho.

É possível afirmar que o surgimento da condição urbana nos pampas também incorpora essa mesma qualidade efêmera, que não pode ser entendida de forma isolada. Entre as cidades que permeiam os pampas, aquelas localizadas nas fronteiras nacionais desempenham papel claro de intermediários em diversos processos comerciais e agrícolas regionais internacionais que “habitam nos restos” das redes históricas implementadas no território desde os tempos coloniais.

Atores atuais e oportunidades iminentes

A Iniciativa para a Integração de Infraestruturas Regionais da América do Sul (IIRSA)

Esta pesquisa opera dentro de dois amplos contextos: 1. o legado persistente de práticas produtivas espaciais e culturais nos pampas; 2. o enquadramento institucional e político da Iniciativa para a Integração de Infraestruturas Regionais da América do Sul (IIRSA).⁵ Na medida em que o contexto histórico já foi delineado, é necessário agora esclarecer as condições políticas correntes que desencadearam interesse nessa pesquisa para a melhor compreensão dos impactos do planejamento infraestrutural nos pampas, mais especificamente nos contextos social e cultural híbridos das cidades gêmeas de fronteira.

No ano 2000, o então presidente do Brasil, Fernando Henrique Cardoso, lançou o IIRSA, um

regularity and anonymous extension of the pampas are not disadvantages, but the very condition that allows it to be understood and function as one. The historically faint political borders are nothing but a virtual limit to the networked systems that take place in the region every day. Consequently, the cities that pinch its surface are not isolated occupations. They are the outposts - moments of intensification⁴ - of a larger territorial logic, one that relies on the legacy of the everyday nomadism of the gaucho.

It is possible to assume that the emergence of the urban condition in the pampas is also embedded with this same transient quality, one that cannot be understood in isolation. Among the cities that permeate the pampas, the ones bisected by national borders play an even clearer role as intermediaries in regional and international commercial and agricultural processes that “dwell on the remains” of historical networks that have been implanted on the territory since colonial times.

Current players and imminent opportunities

The Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America (IIRSA)

This research operates within two specific, yet broad, contexts: 1. the persistent legacy of cultural and productive spatial practices in the pampas; 2. the institutional and political frameworks of IIRSA,⁵ the Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America. As the first (historical) context was already described earlier in this text, it is necessary to clarify now the current political conditions that actually triggered the concerns

puestos avanzados – momentos de intensificación⁴ – de una gran lógica territorial, que se basa en el legado del nomadismo cotidiano del gaucho.

Es posible afirmar que el surgimiento de la condición urbana en la pampa también incorpora esa misma cualidad efímera, que no puede ser entendida de forma aislada. Entre las ciudades que atraviesan la pampa, aquellas localizadas en las fronteras nacionales, desempeñan un papel claro de intermediarios en diversos procesos comerciales y agrícolas regionales internacionales que “habitam en los restos” de las redes históricas implementadas en el territorio desde la época colonial.

Actores actuales y oportunidades inminentes

La Iniciativa para la Integración de Infraestructuras Regionales de América del Sur (IIRSA)

Esta investigación opera dentro de dos amplios contextos: 1. El legado persistente de prácticas productivas espaciales y culturales en la pampa; 2. El encuadramiento institucional y político de la iniciativa para la integración de infraestructuras Regionales de América del Sur (IIRSA).⁵ En la medida en que el contexto histórico ya fue delineado, es necesario aclarar las condiciones políticas corrientes que desencadenaron interés en este estudio para comprender mejor los impactos del planeamiento infraestructural en la pampa, más específicamente en los contextos social y cultural híbridos de las ciudades gemelas de frontera.

En el año 2000, el entonces presidente de Brasil, Fernando Henrique Cardoso, lanzó IIRSA, un plan ambicioso firmado por todas las otras naciones sudamericanas para mejorar, expandir e interconectar las redes de transporte, energía y telecomunicaciones del continente. La iniciativa

plano ambicioso assinado por todas as outras nações sul-americanas para aprimorar, expandir e interconectar as redes de transporte, energia e telecomunicações do continente. A iniciativa previa a implementação de infraestruturas internacionalmente articuladas para conectar transversalmente o continente. Todos os projetos do IIRSA foram agrupados em dez eixos de desenvolvimento, de acordo com continuidades regionais relevantes para os objetivos da iniciativa em geral. As transformações propostas pelo eixo Mercosul-Chile, que afeta os três grupos de cidades gêmeas de fronteira (sendo uma delas tripla) apresentadas nesse trabalho -- são especialmente importantes de serem mencionadas pois são considerados pontos de transformação estratégicos na fronteira.

Tendo em vista a perspectiva histórica, é inevitável observar-se a relevância das cidades selecionadas nessa região e suas condições de adaptabilidade às circunstâncias internacionais contemporâneas. Essas circunstâncias antecipam mudanças radicais na região pela implementação (algumas já concluídas) de projetos infraestruturais do IIRSA relacionados a transportes, energia e telecomunicações, que devem suportar logísticas regionais, além de assinalar sua posição no mercado global.

Chuí (Brasil) / Chuy (Uruguai)

As cidades gêmeas do Chuí (Brasil) e Chuy (Uruguai), formadas ao redor da região dos *campos neutrales*, serão diretamente afetadas pela nova rodovia que conecta Rio Branco e Nova Palmira (Uruguai), associada à construção da ponte internacional Rio Branco-Jaguarão (entre Uruguai e Brasil) criando um conexão direta à BR116, a mais importante rodovia brasileira.

of this research towards better understanding the impacts of infrastructural planning on the pampas, more specifically on the hybrid social and cultural contexts of twin border cities.

In the year 2000, the then President of Brazil Fernando Henrique Cardoso, launched IIRSA , an ambitious plan (signed by all other South American nations) to upgrade, expand and interconnect the transport, energy and telecommunication networks of the continent. The Initiative envisioned the implementation of internationally articulated infrastructures to better connect the continent transversally. All IIRSA projects were grouped in ten development axis according to regional continuities relevant for the objectives of Initiative as whole. The transformations proposed by the so-called Mercosur-Chile axis, which affects the three groups of twin border cities (one being a triple border city) presented in this work, are particularly important to mention as they are considered strategic transformation points on the border.

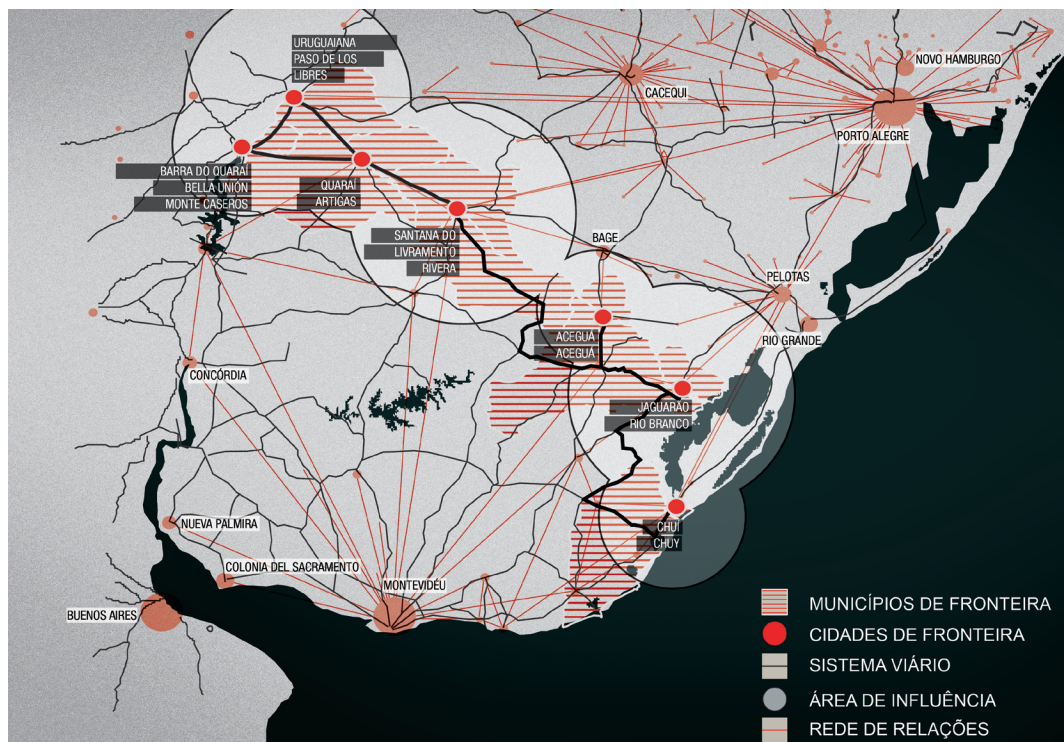
Given this work's historical perspective, it is inevitable to observe the relevance of the selected cities in this region and their conditions of adaptability to the international contemporary circumstances. Those circumstances anticipate radical changes in the region due to the implementation (some already in place) of IIRSA projects tied to transportation, energy and telecommunications infrastructures, and that should support regional logistics and mark a position in the global market.

preveía la implantación de infraestructuras internacionalmente articuladas para conectar transversalmente el continente. Todos los proyectos de IIRSA fueron agrupados en diez ejes de desarrollo, de acuerdo con continuidades regionales relevantes para los objetivos de la iniciativa en general. Las transformaciones propuestas por el eje Mercosur-Chile, que afecta los tres grupos de ciudades gemelas (una de ellas, triple) presentadas en ese trabajo son especialmente importantes de mencionar, porque son considerados puntos estratégicos de transformación en la frontera.

Considerando la perspectiva histórica, es inevitable observar la relevancia de las ciudades seleccionadas en esa región y sus condiciones de adaptabilidad a las circunstancias internacionales contemporáneas. Esas circunstancias anticipan cambios radicales en la región por la implementación (algunas ya concluidas) de proyectos infraestructurales de IIRSA relacionados a transportes, energía y telecomunicaciones que deben soportar logísticas regionales, además de señalar su posición en el mercado global.

Chuí (Brasil) / Chuy (Uruguay)

Las ciudades gemelas del Chuí (Brasil) y Chuy (Uruguay), formadas alrededor de la región de los campos neutrales, serán directamente afectadas por la nueva ruta que conecta Río Branco y Nueva Palmira (Uruguay), asociada a la construcción del puente internacional Río Branco-Jaguarão (entre Uruguay y Brasil) creando una conexión directa a la BR116, la ruta brasileña más importante. A continuación de la implementación de los proyectos mencionados y considerando el argumento de protección a las reservas ecológicas del Atlántico (Lago Merín/ Lagoa Mirim en Uruguay y Brasil y Lagoa dos Patos en Brasil), habrá una reducción



Mapa que mostra as cidades fronteiriças gêmeas e suas relações sociais e econômicas com as principais cidades/capitais da região. (autores: Lino Teixeira, Victor Cattete e Gabriel Duarte)

Map showing twin border cities and their social and economical relationships with major cities/capitals in the region. (authors: Lino Teixeira, Victor Cattete and Gabriel Duarte)

Mapa indicando las ciudades gemelas y sus relaciones sociales y económicas con las principales ciudades/capitales de la región. (autores: Lino Teixeira, Victor Cattete y Gabriel Duarte)

Em sequência à implementação dos projetos mencionados e levando em conta o argumento de proteção às reservas ecológicas do Atlântico (Lagoa Mirim no Uruguai e Brasil e Lagoa dos Patos no Brasil), haverá redução na intensidade do fluxo do tráfego comercial. Isso coloca um novo desafio para as cidades adjacentes às conexões rodoviárias existentes entre Brasil e Uruguai, que terão que se adaptar às novas atividades econômicas baseadas no turismo e, mais importante, na geração de energia limpa.

Neste contexto, a fronteira entre Brasil e Uruguai tornou-se polo para investimentos em energia eólica, compatíveis com as produções de arroz

Chuí (Brazil) / Chuy (Uruguay)

The twin cities of Chuí (Brazil) and Chuy (Uruguay), formed around the region of the *campos neutrales* will be directly affected by the new highway that connects Rio Branco and Nueva Palmira (Uruguay), associated with the construction of the international bridge Rio Branco-Jaguarão (between Uruguay and Brazil) creating a direct connection to the BR116, the most important Brazilian highway. Following the implementation of the projects mentioned, and taking into account the argument for the protection of ecological reserves in the Atlantic (Lagoa Mirim in Uruguay and Brazil and Lagoa

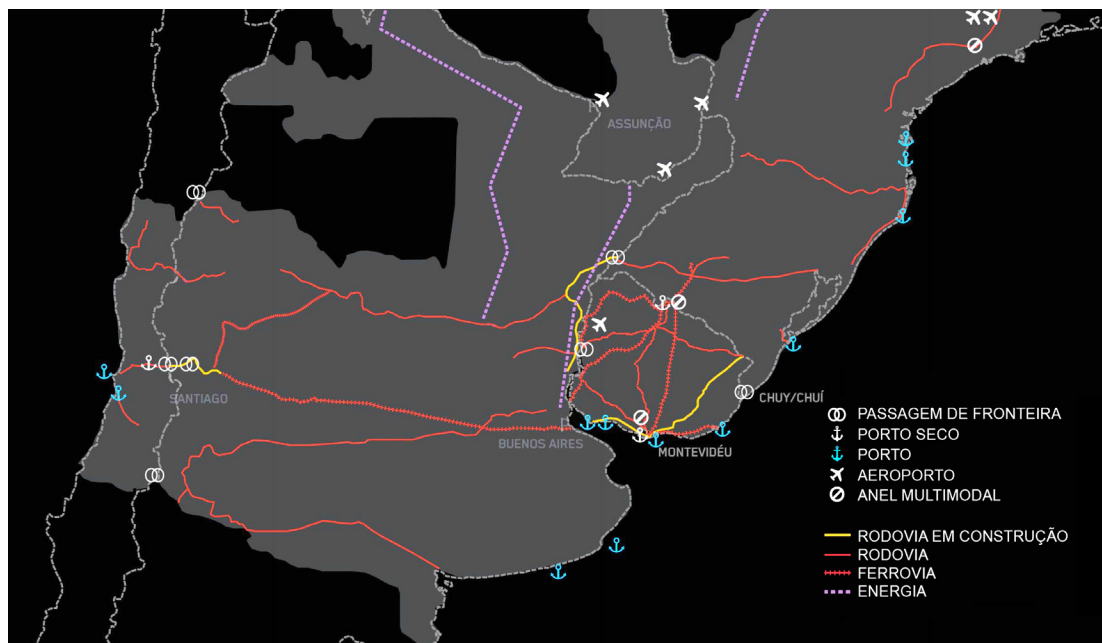
de flujo en el tráfico comercial. Eso trae un nuevo desafío para las ciudades adyacentes a las conexiones viales existente entre Brasil y Uruguay, que tendrán que adaptarse a las nuevas actividades económicas basadas en el turismo y más importante aún, en la generación de energía limpia.

En este contexto, la frontera entre Brasil y Uruguay se volvió un polo para la inversiones en energía eólica, compatibles con las producciones de arroz y cría de ganado. Tales procesos de construcción son siempre ejecutados por consorcios público privados, coordinados por la compañía pública Eletrosul (responsable de la red de energía en el estado de Rio Grade del Sur, en Brasil) y están

Projetos do IIRSA na região dos Pampas, parte do Eixo Mercosul-Chile. (autores: Lino Teixeira e Gabriel Raymundo)

IIRSA projects in the region of the Pampas, in the Mercosur-Chile Hub. (authors: Lino Teixeira and Gabriel Raymundo)

Proyectos de IIRSA en la región de la Pampa, parte del Eje Mercosur. (autores: Lino Teixeira y Gabriel Raymundo)



e criação de gado. Tais processos de construção são sempre executados por consórcios público-privados, coordenados pela companhia pública Eletrosul (responsável pela rede de energia no estado do Rio Grande do Sul, no Brasil) e são subordinados ao programa federal brasileiro para a aceleração do crescimento (PAC 2).

Por sua vez, para o governo uruguaio, os requisitos infraestruturais brasileiros para a intensificação de sua exportação de minério de ferro justificaram a construção de um porto de águas profundas em Rocha (Uruguai), em direção ao Rio de La Plata (que cruza Argentina, Bolívia, Brasil – regiões Sul e Centro – e Paraguai). A construção de um porto de águas profundas polivalente visa à otimização logística do país para, assim, atrair outras atividades para portos locais, além de permitir maior poder de

dos Patos in Brazil), there will be reduction in the intensity of the commercial traffic flow. This poses a new challenge to cities adjacent to the existing road connections between Brazil and Uruguay, which will have to adapt to new economic activities based on tourism and, more importantly, on the generation of clean energy.

In this context, the border between Brazil and Uruguay became a hub for investments in wind energy, compatible with its rice and livestock production. Such construction processes are always carried out by public-private consortium, coordinated by the public company Eletrosul (responsible for managing the power grid in the state of Rio Grande do Sul, Brazil) and are subordinate to the Brazilian federal program for accelerated growth (PAC 2).

subordinados al programa federal brasileño para acelerar el crecimiento (PAC 2).

A su vez, para el gobierno uruguayo, los requisitos infraestructurales brasileños para intensificar la exportación de mineral de hierro, justificó la construcción de un puerto de agua profundas en Rocha (Uruguay), en dirección al Río de la Plata (que cruza Argentina, Bolivia, Brasil – Centro y Sur – y Paraguay). La construcción de un puerto de aguas profundas polivalente busca optimizar la logística del país para poder atraer otras actividades a los puertos locales, además de permitir un mayor poder de negociación con los países cercanos.

Ese emprendimiento que esperaba contar con el apoyo de Brasil, léase, financiando el 80% de la inversión total de US\$500 millones, a través del Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM).



Mapas esquemáticos das cidades-gêmeas do Chuí (Brasil) e Chuy (Uruguai), à esquerda, e as cidades triplas de Barra do Quaraí (Brasil), Bella Unión (Uruguai) e Monte Caseros (Argentina). (autor: Gabriel Duarte)

Schematic maps of the twin cities Chuí (Brazil) and Chuy (Uruguay), and the triple border cities, Quaraí Bar (Brazil), Bella Unión (Uruguay) and Monte Caseros (Argentina). (author: Gabriel Duarte)

Mapas esquemáticos de las ciudades gemelas de Chuí (Brasil) y Chuy (Uruguay), y de las ciudades de la triple frontera, Barra do Quaraí (Brasil), Bella Unión (Uruguay) y Monte Caseros (Argentina). (autor: Gabriel Duarte)



Onipresença dos free shops na rua principal de Chuí-Chuy, uma via compartilhada pelo Uruguai e Brasil e que coincide com suas fronteiras nacionais. (autor: Gabriel Duarte)

Ubiquity of free shops in the central avenue of the twin cities of Chuí and Chuy, a street shared by Uruguay and Brazil and coincides with their national borders. (author: Gabriel Duarte)

Onnipresencia de los free shops en la avenida central de las ciudades gemelas de Chuí y Chuy, compartida por Brasil y Uruguay y que coincide con sus fronteras nacionales. (autor: Gabriel Duarte)

negociação com os outros países ao redor. Esse empreendimento esperava contar com o apoio do Brasil, leia-se financiamento equivalente a 80% do investimento total de US\$500 milhões, através do Fundo de Convergência Estrutural do Mercosul (FOCEM).

Monte Caseros (Argentina) / Bella Unión (Uruguay) / Barra do Quaraí (Brasil)

A tríptica fronteira constituída pelas cidades de Monte Caseros (Argentina), Bella Unión (Uruguai) e Barra do Quaraí (Brasil) situa-se no trecho de confluência dos rios Uruguai e Quaraí. A região é caracterizada por uma complexa condição geopolítica e ecológica, cuja economia está baseada na produção agrícola e na qual o fluxo comercial internacional e local encontra-se justaposto. Monte Caseros caracteriza-se pela

On the other hand, Brazilian infrastructure requirements for enhancing their export of iron ore justified the construction of a deepwater port in Rocha (Uruguay) by the Uruguayan government, connecting the La Plata river (which crosses Argentina, Bolivia, Brazil - South and Central regions - and Paraguay). The construction of a multipurpose deepwater port aims to optimize the country's logistics, and thus, attracting other activities to local ports, and allows greater bargaining power with neighboring countries. This development expects to count with Brazil's support, which intended to finance 80% of the total investment of US\$ 500 million through the Mercosur Structural Convergence Fund (FOCEM).

Monte Casero (Argentina) / Bella Unión (Uruguay) / Barra do Quaraí (Brasil)

.La triple frontera constituida por las ciudades de Monte Caseros (Argentina), Bella Unión (Uruguay) y Barra do Quaraí (Brasil), se sitúa en el trecho de confluencia de los ríos Uruguay y Quaraí. La región se caracteriza por una compleja condición geopolítica y ecológica, cuya economía se basa en la producción agrícola y en la cual el flujo comercial internacional y local se encuentra yuxtapuesto, Monte Caseros se caracteriza por la producción de cítricos (12% de la producción nacional), por la pecuaria, ricicultura y a la reforestación con eucalipto en un escenario en el que el turismo se vuelve cada vez más importante. En Bella Unión, la exportación de caña de azúcar asociada a la horticultura en invernaderos, definen su matriz productiva. A su vez, Barra do Quaraí

produção de cítricos (12% da produção nacional) e pela pecuária, rizicultura e reflorestamento com eucalipto em um cenário no qual o turismo torna-se cada vez mais importante. Em Bella Unión, a exploração da cana de açúcar associada à horticultura em estufas define a sua matriz produtiva. Por sua vez, conectada à última por uma ponte rodoviária, Barra do Quaraí tem como atividade atual predominante a agropecuária.

Estas cidades situam-se simetricamente entre dois importantes pontos de conexão internacional: Paso de los Libres-Uruguiana (Argentina-Brasil) e Salto-Concordia (Argentina-Uruguai). Sendo Uruguiana o maior porto seco da América do Sul, a primeira conexão mencionada caracteriza a principal articulação fronteiriça entre Argentina e Brasil, na qual se destacam a implementação de projetos para a duplicação da rodovia entre Paso de los Libres-Gualeduaychú (Argentina/RN 14) e a recuperação da rodovia Porto Alegre-Uruguiana (Brasil/ BR 290). Por sua vez, em Salto-Concordia, cuja paisagem é marcada pela represa binacional de Salto Grande, além da conclusão da construção das eclusas, são previstas as recuperações do Porto de Salto e do tramo ferroviário Salto-Piedra Sola, a fim de reativar a conexão ferroviária entre Montevideu (Uruguai) e Assunção (Paraguai) entre outros projetos vinculados à Hidrovia Paraguai-Paraná, da qual o Rio Uruguai é parte fundamental.

Neste cenário, a região da tríplice fronteira vem procurando defender a possibilidade de um posicionamento estratégico na complexa rede transnacional que se forma a partir de projetos correlacionados àqueles mencionados, dentre os quais cabe destacar: a melhoria da navegabilidade no Rio Uruguai; novas pontes entre Argentina-Brasil (Rio Uruguai); e a recuperação dos ramais ferroviários

Monte Caseros (Argentina) / Bella Unión (Uruguay) / Barra do Quaraí (Brazil)

The triple border formed by the cities of Monte Caseros (Argentina), Bella Unión (Uruguay) and Barra do Quaraí (Brazil) is located at the confluence of Uruguay and Quaraí rivers. The region is characterized by a complex geopolitical and ecological conditions, whose economy is based on agricultural production and in which the international and local trade flow are juxtaposed. Monte Caseros is characterized by the production of citrus (12% of national production) and livestock, rice cultivation and reforestation with eucalyptus in a scenario in which tourism becomes increasingly important. In Bella Unión, the production of sugar cane associated with greenhouse horticulture defines its productive matrix. Connected to the latter by a bridge, is Barra do Quaraí's whose predominant activity is agriculture and livestock.

These cities are located symmetrically between two important points of international connection: Paso de los Libres-Uruguiana (Argentina-Brazil) and Salto-Concordia (Argentina-Uruguay). Being Uruguiana the largest dry port in South America, the first mentioned connection characterizes the main commercial border crossing between Argentina and Brazil, in which the implementation of projects for the highway duplication between Paso de los Libres-Gualeduaychú (Argentina/ RN 14) and the recovery of the highway Porto Alegre, Uruguiana (Brazil/BR 290) stand out. In Salto-Concordia, whose landscape is marked by the binational Salto Grande Dam, in addition to the completion its locks construction, the recovery of Salto Port and

está conectada a Bella Unión por un puente y tiene hoy como actividad principal, la agropecuaria.

Estas ciudades se sitúan simétricamente entre dos importantes puntos de conexión internacional: Paso de los libres- Uruguayana (Argentina-Brasil) y Salto-Concordia (Argentina-Uruguay). Uruguayana, al ser el mayor puerto seco de Sudamérica, la primera conexión mencionada, caracteriza la principal articulación fronteriza entre Argentina y Brasil, en la cual se destacan la implementación de proyectos para duplicar la ruta entre Paso de los libres y Gualeduaychú (Argentina/RN14) y la recuperación de la ruta Porto Alegre-Uruguayana (Brasil/BR 290). A su vez, en Salto-Concordia, cuyo paisaje está marcado por la represa binacional de Salto Grande, además de tener que concluir la construcción de las esclusas, se prevé recuperar el Puerto de Salto y el tramo férreo de Salto-Piedra Sola, con la finalidad de reactivar la conexión ferroviaria entre Montevideo (Uruguay) y Asunción (Paraguay) entre otros proyectos vinculados a la Hidrovia Paraguay-Paraná, de la cual el Río Uruguay es una parte fundamental.

En este escenario, la región de la triple frontera viene buscando defender la posibilidad de colocarse de manera estratégica en la compleja red transnacional que se forma a partir de proyectos correlacionados a aquellos mencionados, entre los que cabe destacar: la mejoría de la navegabilidad en el Río Uruguay; nuevos puentes entre Argentina y Brasil (Río Uruguay); y la recuperación de los ramales ferroviarios de Zarate-Posada y Corrientes-Monte Caseros (Argentina). Con respecto a la creación de un perfil vinculado a la agroindustria, logística comercial y turismo, estos proyectos buscan actualizar, de cierta forma, la vocación histórica de la región, antiguo punto nodal del sistema hidroviario (Puerto de Monte Caseros) y ferroviario entre Argentina, Uruguay y Brasil en el siglo XIX.



Rio Quaraí e as cidades de Monte Caseros (Argentina), Bella Unión (Uruguai) e Barra do Quaraí (Brasil). (autores: Marcos Favero e Gabriel Duarte)

Quaraí river and the cities of Monte Caseros (Argentina), Bella Unión (Uruguay) and Barra do Quaraí (Brazil). (authors: Marcos Favero and Gabriel Duarte)

Río Quaraí y las ciudades de Monte Caseros (Argentina), Bella Unión (Uruguay) y Barra do Quaraí (Brasil). (autores: Marcos Favero y Gabriel Duarte)

Zárate-Posadas e Corrientes-Monte Caseros (Argentina). Vis-à-vis à criação de um perfil vinculado à agroindústria, logística comercial e turismo, este projetos buscam atualizar, de certa forma, a vocação histórica da região, antigo ponto nodal do sistema hidroviário (Porto de Monte Caseros) e ferroviário entre Argentina, Uruguai e Brasil no século XIX.

Santana do Livramento (Brasil) / Rivera (Uruguai)

O processo de consolidação destas cidades de fronteira, marcado tensões militares que fizeram da região uma das mais complicadas do ponto de vista geopolítico na América Latina, foi pouco a pouco dando lugar a relações de caráter comercial, que resultaram em dinâmicas espaciais, sociais e econômicas próprias, promovendo laços de integração cada vez mais complexos. Estas relações foram incrementadas com a introdução de frigoríficos e linhas férreas, quando a faixa de fronteira passa a desempenhar um papel estratégico aglutinando polos agropecuários, redes ferroviárias e postos fiscais a partir do início do século XX, contribuindo na definição do caráter de complementaridade presente no espaço urbano destas cidades.

A região é caracterizada por atividades logísticas que proporcionaram notável crescimento até meados dos anos de 1940, quando Santana

the Jump-Piedra Sola railway is being carried out in order to reactivate the rail connection between Montevideo (Uruguay) and Asuncion (Paraguay), among other projects tied to the Paraguay-Paranáwaterway, of which Uruguay River is a fundamental part.

In this scenario, the triple-border region is standing for the possibility of assuming a strategic position in the complex transnational network formed from projects related to those mentioned before, among which the following can be highlighted: the improvement the navigability of the River Uruguay; new bridges between Argentina and Brazil (over Uruguay river); the recovery of the Zárate-Posadas and Corrientes-Monte Caseros (Argentina) railways. Vis-à-vis the creation of a profile linked to agribusiness, trade logistics and tourism, the projects seek to update, in a way, the historical vocation of the region, a former nodal point of the waterway system (Porto de Monte Caseros) and railways between Argentina, Uruguay and Brazil in the nineteenth century.

Santana do Livramento (Brasil) / Rivera (Uruguai)

The consolidation of these border towns, marked by military tensions that have made the region one of the most disputed in Latin America from a geopolitical point of view,

Santana do Livramento (Brasil) / Rivera (Uruguai)

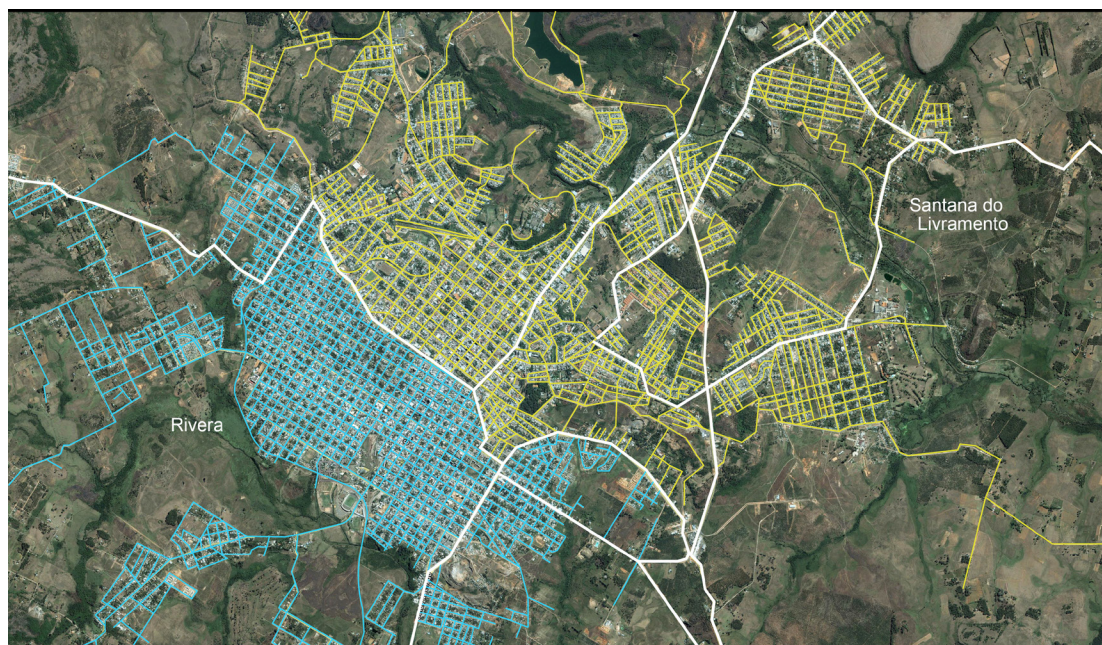
El proceso de consolidación de estas ciudades de frontera, marcado por tensiones militares que hicieron de la región una de las más complicadas desde el punto de vista geopolítico en Latinoamérica, fue poco a poco dando lugar a relaciones de carácter comercial, que resultaron en dinámicas espaciales, sociales y económicas propias, promoviendo lazos de integración cada vez más complejos. Estas relaciones fueron incrementadas con la introducción de frigoríficos y líneas férreas, a partir del inicio del siglo XX, cuando, la franja de frontera pasa a desempeñar un papel estratégico aglutinando polos agropecuarios, redes ferroviarias y puestos fiscales, contribuyendo en la definición del carácter de complementariedad presente en el espacio urbano de estas ciudades.

La región se caracteriza por actividades logísticas que proporcionaron un notable crecimiento hasta mediados de los años de 1940, cuando Santana do Livramento y Rivera formaban uno de los mayores centros urbanos de Rio Grande do Sul y del Uruguay, superadas apenas por las capitales. Este proceso se inició a partir de grandes latifundios dedicados a la pecuaria, que de manera asociada al carácter de centro comercial que estas ciudades

Mapas esquemáticos das cidades gêmeas de Rivera (Uruguai) e Santana do Livramento (Brasil). (autor: Gabriel Duarte)

Schematic maps of the twin cities of Rivera (Uruguay) and Santana do Livramento (Brazil). (author: Gabriel Duarte)

Mapas esquemáticos de la ciudades gemelas de Rivera (Uruguay) y Santana do Livramento (Brasil). (autor: Gabriel Duarte)



do Livramento e Rivera formavam um dos maiores centros urbanos do Rio Grande do Sul e do Uruguai, superados apenas pelas capitais. Este processo foi iniciado a partir de grandes latifúndios dedicados à pecuária, que de maneira associada ao caráter de entreposto comercial que estas cidades ocuparam, sobretudo a partir de criação da ferrovia que ligou Montevideu a Rivera em 1892, representou um período de quase 20 anos de extrema aproximação entre as cidades.

Estes fatores contribuíram para o surgimento de inúmeras indústrias locais, destacando-se, em Santana do Livramento, a implantação do saladeiro (produção de charque), posteriormente Frigorífico Armour (1917), empresa americana dedicada ao comércio internacional de carne, que durante o período das grandes guerras mundiais levou a região ao apogeu. A partir da segunda metade

was gradually giving way to commercial relationships, resulting in particular spatial, social and economic dynamics that promoted increasingly complex local integration ties. These relationships were increased with the introduction of meat processing plants and railways, where the border starts to play a strategic role combining agricultural and livestock hubs, railways and tax offices from the beginning of the twentieth century, contributing to the definition of this complementary nature of urban areas in these cities.

The region is characterized by logistic activities that provided remarkable growth until the mid-1940s, when Santana and Rivera formed one of the largest urban centers of Rio Grande do Sul and Uruguay, surpassed only

ocuparon, sobretudo a partir de la construcción del ferrocarril que unió Montevideo a Rivera en 1892, representó un periodo de casi 20 años de extrema aproximación entre la ciudades.

Estos factores contribuyeron al surgimiento de inúmeras industria locales, destacándose, en Santana do Livramento, la implantación del saladero (producción de charque), posteriormente Frigoríficos Armour (1917), empresa estado unidense dedicada al comercio internacional de carnes, que durante el periodo de las grandes guerras mundiales llevó a la región al apogeo. A partir de la segunda mitad del siglo XX con el “vaciamiento” del frigorífico, simultáneamente al crecimiento de la agricultura extensiva e inicio de la política vial brasileña, ocurre la gradual “quiebra” del sistema productivo local frente a la penetración de grandes empresas



Rua Sarandi (Uruguai), Parque Internacional (Brasil-Uruguai), free shop (Uruguai) (autores: Marcos Favero e Gabriel Duarte)

Sarandi Street (Uruguay), International Park (Brazil-Uruguay), freeshop (Uruguay) (authors: Marcos Favero and Gabriel Duarte)

Calle Srandí (Uruguay), Parque Internacional (Brasil-Uruguay), free shops (Uruguay). (autores: Marcos Favero y Gabriel Duarte)



Pasto e silvicultura (Uruguai), Parque Eólico Cerro Chato (Brasil). (autores: Marcos Favero e Gabriel Duarte)

Pasture and forestry (Uruguay) and Wind Farm Cerro Chato (Brazil). (authors: Marcos Favero and Gabriel Duarte)

Pasto y silvicultura (Uruguay), Parque Eólico Cerro Chato (Brasil). (autores: Marcos Favero y Gabriel Duarte)

do século XX com o “esvaziamento” do frigorífico, simultâneo ao crescimento da agricultura extensiva e início da política rodoviarista brasileira, ocorre a gradual “quebra” do sistema produtivo local frente à penetração de grandes empresas do eixo Rio de Janeiro-São Paulo.

Esta situação desmobilizou o processo de industrialização da região, localizado principalmente em Santana do Livramento, que utilizava mão de obra brasileira e uruguaia. Entretanto, tanto no lado brasileiro quanto do uruguaio, a pecuária se manteve como principal matriz produtiva, incorporando culturas extensivas de arroz, soja, trigo e milho. De forma complementar, a região vem se convertendo em um polo de investimentos em energia eólica com a construção do complexo de Cerro Chato, em Santana do Livramento,

by their capitals. This process began due to large estates dedicated to livestock associated with the trading qualities that these cities had, stemming from the creation of the railroad that linked Montevideo to Rivera in 1892, it represented a period of almost 20 years of extreme reciprocity between the cities.

These factors contributed to the emergence of numerous local industries, especially in Santana, the implementation of *saladero* (beef jerky production), later becoming Armour Meat Processing Plant (1917), an American company dedicated to the international trade of meat, which during the period of both world wars led the region to its pinnacle. From the second half of the twentieth century with the decline of the meat processing industry, in simultaneous growth of extensive agriculture and early

del eje Río de Janeiro-San Pablo.

Esta situación desmanteló el proceso de industrialización de la región, ubicado principalmente en Santana do Livramento y que utilizaba mano de obra brasileña y uruguaya. Sin embargo, tanto del lado brasileño como del uruguayo, la pecuaria se mantuvo como principal matriz productiva, incorporando culturas extensivas de arroz, soja, trigo y maíz. De manera complementar, la región se viene convirtiendo en un polo de inversiones en energía eólica con la construcción del complejo de Cerro Chato, en Santana do Livramento, inaugurado en julio de 2011. Obras como esta, han sido ejecutadas por consorcios público privadas y prevén la instalación de los generadores de energía eólica en áreas compatibles con la extensión de pecuaria y

inaugurado em julho de 2011. Obras como esta têm sido executadas por consórcios público-privados e preveem a instalação dos geradores de energia eólica em áreas compatíveis com a existência de pecuária e agricultura extensivas. Recentemente, em Rivera, além da silvicultura, destaca-se o “turismo de compras” capitaneado pelos free shops, cada vez mais importante para o aumento do comércio na cidade.

HIPÓTESES

Infraestrutura como condição

A natureza fugaz que a imagem dos pampas e do gaúcho transmite – um campo sem obstáculos, de continuidade vertiginosa e ocupação dispersa – foi muito bem descrita em um relatório de Georges Clémenceau, estadista francês que serviu, por duas vezes, como Primeiro-Ministro da França no início dos anos de 1900, tendo passado tempo considerável viajando pelo Brasil, Uruguai e Argentina. Seu relatório *Notes de Voyage dans l'Amérique du Sud*, uma descrição poética da vida cotidiana nos pampas, fornece informações importantes sobre como podemos começar a compreender a tarefa de construir uma taxonomia territorial concisa que leve em conta complementaridades e inter-relações.

Nós vemos no horizonte um vulto escuro o qual não se poderia dizer se é uma aldeia ou um palheiro [...]. A silhueta se define com tanta precisão que você perde a sensação de distância, surpreso com esta harmonia de vontades apáticas que colocam em movimento, com um poder irresistivelmente lento, o enorme rebanho que se revela como uma manifestação silenciosa de fatalidade.⁶

Brazilian highway development policies, a gradual “breakdown” of local production occurred due to the shift and emergence of large companies to the Rio de Janeiro-São Paulo axis.

This condition demobilized the process of industrialization in the region, mainly located in Santana do Livramento, which used both Brazilian and Uruguayan labor. However, in both countries, livestock remained as the main productive matrix, incorporating extensive crops of rice, soy, wheat and corn. Complementarily, the region is currently becoming a center of investment in wind energy with the construction of the Cerro Chato wind farm complex in Santana do Livramento, opened in July 2011. Developments like this have been carried out by public-private consortia and provide for the installation of wind power generators in areas consistent with the existence of extensive livestock and agriculture. Recently in Rivera, as well as forestry, “shopping tourism” led by free shops became increasingly important in intensifying trade in the city.

HYPOTHESES

Infrastructure as condition

The fleeting nature that the image of the pampas and the gaucho convey – of a field without obstacles, of vertiginous continuity, and of dispersed occupation – was very well described in a report by Georges Clémenceau, a French statesman who served as Prime Minister twice in the early 1900s and who spent a considerable of time travelling in Brazil, Uruguay and Argentina. His report “*Notes de Voyage dans l'Amérique du Sud*”, a nonstandard poetic

agricultura extensiva. Recientemente, em Rivera, además de la silvicultura, se destaca el “turismo de compras” capitaneado por los free shops, cada vez más importantes para el aumento del comercio en la ciudad.

HIPÓTESIS

Infraestructura como condición

La naturaleza fugaz que la imagen de la pampa y del gaucho transmite – un campo sin obstáculos, de continuidad vertiginosa y ocupación dispersa – fue muy bien descrita en un informe de Georges Clémenceau, estadista francés que sirvió, dos veces, como Primer Ministro de Francia a comienzos de 1900, habiendo pasado un tiempo considerable viajando por Brasil, Uruguay y Argentina. Su informe, *Notes de Voyage dans l'Amérique du Sud*, es una descripción poética de la vida cotidiana en la pampa, nos da informaciones importantes sobre cómo podemos comenzar a comprender la tarea de construir una taxonomía territorial concisa que lleve en consideración complementariedades e interrelaciones.

Vemos en el horizonte un bulto oscuro del cual no se podría decir si es una aldea o un pajar.... La silueta se define con tanta precisión que pierdes la sensación de distancia, sorprendido con tanta armonía de voluntades apáticas que ponen en movimiento, con un poder irremisiblemente lento, el enorme rebaño que se revela como una manifestación silenciosa de fatalidad.⁶

El efecto difuso que la pampa tuvo en la percepción de Clémenceau indica algo extremadamente importante: el indicio

O efeito difuso que os pampas tiveram na percepção de Clémenceau indica algo extremamente importante: o indício de que podemos não estar lidando com um tipo de operação territorial passível de ser compreendido como partes nítidas e que, portanto, precisa ser tratada como um campo. Acreditamos que é necessário olhar não para estas cidades por meio de diferenciações claras entre cidade x interior, mas como intensificações de uma malha de ações.

Com estas ideias em mente, foi possível determinar duas hipóteses fundamentais para a pesquisa: primeira, infraestrutura não deve ser unicamente compreendida por meio de suas dimensões físicas, como amenidades (ou artefatos) feitas pelo homem, mas também por meio da capacidade que um sistema territorial tem, *a priori*, para assumir funções infraestruturais; segunda, o desafio que se apresenta quando falamos de infraestrutura não apenas como um substantivo, mas como uma condição, uma qualidade territorial, que pode ser aplicada a diversas escalas diversas e para várias entidades geográficas.

Neste contexto, este trabalho responde a recentes conquistas teóricas e práticas no campo do território, da paisagem e do planejamento urbano, procurando auxiliar na inauguração de uma forma mais abrangente, holística e, mais importante, uma abordagem multi-escalar como instrumento de investigação e operação em territórios altamente conectados. Neste caso, surge um desafio que levanta questões importantes. Atualmente, as disciplinas de projeto e planejamento tem se colocado de “maneira confortável” na discussão da paisagem como infraestrutura, como sendo performativa

description of the everyday life in the pampas, provides us with important insights on how one can begin to understand the task at hand, that of building a concise territorial taxonomy that takes into account complementarities and interrelations.

We see on the horizon a dark shape that could not be said it is a village or a haystack.... The silhouette defines with such precision that you lose the feeling of distance, amazed at this harmony of apathetic wills that set in motion, of a irresistibly slow power, the enormous herd moving which is revealed as a silent manifestation of fatality.⁶

The blurred effect that the pampas had on Clémenceau's perception and his accounts, points to important clues that one might not be dealing with a kind of territorial operation that can be understood in clear parts, but needs to be engaged as a field. We believe that it is necessary to look at these cities not through crisp differentiations among city x hinterlands x wilderness, but as intensifications of a given mesh of actions.

With these ideas in mind, it was possible to derive two foundational hypotheses of this work: first, the opportunity that infrastructure does not need to be uniquely understood only through its physical dimensions, as man-made amenities (or artifacts), but also through the capacity that *a priori* territorial systems have to assume infrastructural roles; second, the challenge that presents itself when we talk about infrastructure not only as a noun, but as a condition, a territorial quality, one that can

de que podemos no estar lidando com um tipo de operação territorial passível de ser compreendido como partes nítidas y que, por lo tanto, hay que tratarla como un campo. Creemos que es necesario mirar, no para estas ciudades por medio de diferenciaciones claras entre ciudades versus interior, sino como una malha de acciones.

Con estas ideas en mente, fue posible determinar dos hipótesis fundamentales para la investigación: primero, la infraestructura no debe ser únicamente comprendida por medio de sus dimensiones físicas, como servicios (o artefactos) hechos por el hombre, sino también por medio de la capacidad que un sistema territorial tiene, *a priori*, para asumir funciones infraestructurales; segundo, el desafío que se presenta cuando hablamos de infraestructura no apenas como un sustantivo sino como una condición, una cualidad territorial, que puede ser aplicada a diversas escalas y para varias entidades geográficas.

En este contexto, este trabajo responde a recientes conquistas teóricas y prácticas en el campo del territorio, del paisaje y del planeamiento urbano, buscando auxiliar en la inauguración de una forma más abarcadora, holística y más importante, un abordaje multiescalar como instrumento de investigación y operación en territorios altamente conectados. En este caso, surge un desafío que levanta cuestiones importantes. En la actualidad, las disciplinas de proyecto y planeamiento han sido colocadas de “manera confortable” en la discusión del paisaje como infraestructura, como algo relacionado a la noción de performance y propenso a la manipulación humana. Sin embargo,

Mapa indicando as rotas utilizadas para alcançar as cidades gêmeas de fronteira. (autor: Gabriel Duarte)

Map indicating the routes used to reach the twin borders cities. (author: Gabriel Duarte)

Mapa indicando la rutas utilizadas para alcanzar la ciudades gemelas de frontera. (autor: Gabriel Duarte)



e propensa à manipulação humana. No entanto, podemos fazer a mesma afirmação em relação ao território? Existe tal coisa como uma infraestrutura territorial?

Questões-chave

Fica evidente que a pesquisa lida com duas problemáticas diferentes, porém metodologicamente complementares: os pampas e as cidades de fronteira. A primeira deve ser considerada como o ponto de partida conceitual para todas as abordagens analíticas e de projeto em jogo, enquanto a segunda representa os componentes circunstancialmente (não arbitrariamente) escolhidos da paisagem dos pampas que serão discutidos nesse trabalho. A relevância das cidades de fronteira

be applied to several scales and to several geographical entities.

In this context, this work responds to recent theoretical and practical achievements in the field of territorial, landscape and urban planning that inaugurate a more comprehensive, holistic and, most important, multi-scalable approach towards studying and operating on highly connected territories. The challenge that emerges in this case raises important questions. At this moment, design and planning disciplines have become very comfortable in discussing landscape as infrastructure, as being performative and prone to human manipulation. Nevertheless, can we make the same claim in regards to territory? Is there such thing as a territorial infrastructure?

¿podemos hacer la misma afirmación en relación al territorio?. ¿Existe tal cosa como una infraestructura territorial?

Cuestiones clave

Se hace evidente que la investigación lidia con dos problemáticas, aunque metodológicamente complementares: la pampa y las ciudades de frontera. La primera debe ser considerada como el punto de partida conceptual para todos los abordajes analíticos y de proyecto en juego, mientras la segunda representa los componentes circunstancialmente (no arbitrariamente) elegidos del paisaje de la pampa que serán discutidos en este trabajo. La relevancia de las ciudades de frontera en la pampa reside en su capacidad de recuperación para adaptarse a circunstancias

nos pampas reside na sua capacidade de recuperação para se adaptar a circunstâncias internacionais contemporâneas que emergem de uma matriz histórica.

Esta pesquisa concentra seus esforços em investigar os casos mais representativos de cidades gêmeas (sendo uma delas tripla) na fronteira Brasil-Uruguai-Argentina, acima descritos. No entanto, ela não tem como foco primário o tecido urbano das cidades, mas serve-se destas como ponto gravitacional de interesse. As cidades gêmeas são um ponto de foco difuso, a partir do qual acontecem investigações de projeto mais amplas. É fundamental pensar nesses laços como intermediários em uma rede maior, mas também como elementos de uma malha entre outras cidades gêmeas de fronteira. Ao longo dos anos, em resposta a condições infraestruturais cambiantes, as cidades gêmeas de fronteira foram, de alguma maneira, especializando-se.

Assim como os diferentes acessos de um shopping center, cada uma das cidades gêmeas de fronteira oferece um uso diferente na rede regional, reforçando as suas especificidades (migração da força de trabalho, bens, transações financeiras, movimento turístico etc.). Condições como a criada por Chuí-Chuy e Monte Caseros-Bella Unión-Barra do Quaraí, aglomerações urbanas que atuam como contrapeso entre si, mesmo sem planejamento consciente, são muito específicas desta região. Pode-se argumentar que a “responsabilidade” por este fato é a continuidade cultural dos pampas, que ignora os limites fronteiriços. Com este contexto em mãos, a pesquisa tem a oportunidade de lançar luz sobre um tema pouco investigado no contexto sul-americano: o desenvolvimento

Key issues

It is evident that this work deals with two different problems, but methodologically complementary: the pampas and the border cities. The first should be considered as the conceptual starting point for all analytical approaches and design into play, while the second represents the circumstantially (not arbitrarily) chosen components of the pampas landscape that are discussed in this work. The relevance of border towns in the pampas lies in their resilience to adapt to contemporary international circumstances emerging from a historical matrix.

This research concentrates its efforts on investigating the most representative cases of twin cities (one being tri border) in the Brazil-Uruguay-Argentina borders, as described above. However, it does not have as a primary focus on the urban fabric of cities, but uses them as gravitational points of interest. The twin cities are diffuse focal points, from which broader project investigations are initiated. It is essential to think of these ties as intermediaries in a larger network, but also as elements of a mesh among other twin border cities. Over the years, in response to changing infrastructure conditions, the twin border towns became somehow specialized on that.

Just as different access to a shopping mall, each twin border city offers a different use of the regional network, strengthening its specificities (the migration of workforce, assets, financial transactions, tourism, etc.). Conditions such as the ones created by Chuí-Chuy and Monte Caseros-Bella Unión-Barra do Quaraí, urban centers that act as a counterweight to

internacionales contemporáneas que emergem de una matriz histórica.

Este estudio concentra sus esfuerzos en investigar los casos más representativos de ciudades gemelas (una de ellas, triple) en la frontera de Brasil, Uruguay y Argentina, ya descritos. Sin embargo, el estudio no tienen como foco primario el tejido urbano de las ciudades, pero las utiliza como punto gravitacional de interés. Las ciudades gemelas son un punto de foco difuso, a partir del cual nacen investigaciones de proyecto más amplias. Es fundamental pensar en esos lazos como intermediarios en una red mayor, pero también, como elementos de una malla entre otras ciudades gemelas de frontera. A lo largo de los años, en respuesta a condiciones infraestructurales cambiantes, las ciudades gemelas de frontera fueron, de alguna manera, especializándose.

Así como los diferentes accesos de un *shopping center*, cada una de las ciudades gemelas de la frontera, ofrece un uso diferente en la red regional, reforzando sus especificidades (migración de fuerza de trabajo, bienes, transacciones financieras, movimiento turístico, etc.). Condiciones como la generada por Chuí-Chuy y Monte Caseros-Bella Unión-Barra do Quaraí, aglomeraciones urbanas que actúan como contrapeso entre sí, aunque, sin planeamiento consciente, son muy específicas de esta región. Se puede argumentar que la “responsabilidad” por este hecho es la continuidad cultural de la pampa que ignora los límites fronterizos. Con este contexto entre manos, el estudio tiene la oportunidad de lanzar una haz de luz sobre un tema poco investigado en el contexto Sudamericano: el desarrollo urbano internacional y el papel que las disciplinas de planeamiento y proyecto deben desempeñar en este proceso.

urbano internacional e o papel que as disciplinas de planejamento e projeto devem desempenhar neste processo.

Como pensar em ações de planejamento de caráter internacional que levem em conta as qualidades transitórias e híbridas dos territórios de fronteira? Como as constantes mudanças dos limites de fronteiras nacionais nos pampas, desde a colonização, afetaram a criação de culturas e economias locais? Como o papel das cidades fronteiriças deve ser repensado, a fim de unir esforços no sentido de tirar partido da condição delas serem, ao mesmo tempo, diferentes e iguais? Como as mudanças propostas atualmente em infraestrutura na região vão afetar/transformar a cultura e economia locais? O que deve ser feito sobre isto, quando se trata de planejamento e projeto?

PESQUISA E PROJETO

Da mesma maneira que as lógicas operativas subjacentes aos pampas dependem de movimentos e transições, esta pesquisa reconhece a necessidade de definir, desde sua acepción, modos de compreensão (análise) e de intervenção (síntese) que devem ser igualmente, ou melhor, simultaneamente trabalhados. Parte-se do princípio que o contexto de operações e oportunidades oferecido nas regiões fronteiriças requer uma abordagem que foge às regras tradicionais de análises urbanas e territoriais, nas quais, via de regra, escalas e limites são claramente definidos. A articulação identificada entre a paisagem dos pampas – entendida aqui como campo infraestrutural – e as cidades gêmeas de fronteira apresentam uma condição territorial de estudo que desafia convenções de organização política e de planejamento.

each other, even without conscious planning, are very specific to this region. It can be argued that the “responsibility” for this fact is the cultural continuity of the pampas that ignores the border limits. With this context in hand, research has the opportunity to shed light on a subject that is rarely investigated in the South American context: international urban development and the role that planning and design disciplines should play in this process.

How can one think of planning actions with international character that take into account the transitional and hybrid qualities of border territories? How have the changing boundaries of national borders in the pampas, since colonization, affected the creation of local cultures and economies? How could one rethink the role of border towns in order to join efforts to take advantage of their condition, which are at the same time different and equal? How will currently proposed changes in infrastructure in the region affect/change the local culture and economy? What should be done about it when it comes to planning and design?

RESEARCH AND DESIGN

Just as the underlying operating logics of the pampas depend on movements and transitions, this research recognizes the need to define modes of understanding (analysis) and intervention (synthesis) that must be equally, or better, simultaneously worked . The research assumes that the context of operations and opportunities offered in the border regions requires an approach that escapes the traditional rules of urban and territorial analysis, in which, as a rule, scales and limits are clearly defined. The

¿Cómo pensar en acciones de planeamiento de carácter internacional que lleven en consideración las cualidades transitorias e híbridas de los territorios de frontera? ¿Cómo los constantes cambios de los límites de fronteras nacionales en la pampa, desde la colonización, afectaron la creación de culturas y economías locales? ¿Cómo debe ser pensado el papel de las ciudades fronterizas, con la finalidad de unir esfuerzos en el sentido de aprovechar la condición que ellas tienen de ser, al mismo tiempo, iguales y diferentes? ¿Cómo van a afectar/transformar la cultura y la economía locales, los cambios propuestos en infraestructura en la región? ¿Qué se debe hacer sobre esto, cuando se trata de planeamiento y proyecto?

INVESTIGACIÓN Y PROYECTO

De la misma manera que la lógicas operativas subyacentes a la pampa dependen de movimientos y transiciones, esta investigación reconoce la necesidad de definir, desde su acepción, modos de comprensión (análisis) y de intervención (síntesis) que deben ser igualmente, o mejor, simultáneamente trabajados. Se parte del principio que el contexto de operaciones y oportunidades ofrecido en las regiones fronterizas requiere un abordaje que huye a las reglas tradicionales de análisis urbanas y territoriales, en las cuales, en general, escalas y límites son claramente definidos. La articulación identificada entre el paisaje de la pampa – entendida aquí como campo infraestructural – y las ciudades gemelas de frontera, presentan una condición territorial de estudio que desafia convenciones de organización política y de planeamiento.

El cruce de los límites político-territoriales de las fronteras entre Brasil, Uruguay y Argentina,

O atravessamento dos limites político-territoriais das fronteiras entre Brasil, Uruguai e Argentina revela, pela tradição cultural e econômica dos pampas, uma problemática que só pode ser entendida por meio de análise simultânea que deve, obrigatoriamente, colocar em relação suas escalas e agentes (sempre em constante movimento). Diante das trocas comerciais e de pessoas que tiram proveito de um controle fronteiriço impossível de ser efetivamente realizado, e considerando que a dinâmica ecológica dos pampas logicamente não reconhece tais limites, paisagem e sociedade se afetam mutuamente. Trata-se de um território que se revela, sobretudo, através de um nomadismo cotidiano que tem lugar tanto na vida prosaica das cidades de fronteira quanto nos grandes movimentos logísticos que cortam os pampas.

Tendo em vista a necessidade de uma aproximação não-tradicional a esta problemática, ficou evidente, ao longo do processo de trabalho, a necessidade de incorporar metodologia capaz de colocar em movimento simultâneo diferentes modos de ver, entender e possivelmente transformar esta paisagem. Neste sentido, a pesquisa assumiu como estratégia de verificação de pressupostos, a organização de três ateliers de projeto envolvendo os professores responsáveis e grupos de alunos de graduação, cada um deles organizado ao longo de um semestre letivo: Chuí-Chuy (segundo semestre de 2012), Barra do Quaraí-Bella Unión-Monte Caseros (primeiro semestre de 2013) e Santana do Livramento-Rivera (segundo semestre de 2013).

O enfoque mais cooperativo e propositivo deste modelo de investigação enquadra-se no que é, de maneira corrente, identificado como *research by design* (pesquisa através do projeto). Tal modelo

link identified between the landscape of the pampas - understood here as infrastructural field - and the twin border towns have a territorial condition of study that challenges political organization and convention planning.

The crossing of political boundaries of the borders between Brazil, Uruguay and Argentina reveals, for the cultural and economic tradition of the pampas, a problem that can only be understood through simultaneous analysis that must confront their scales and agents (always in constant motion). In light of the exchange of people and goods, which benefits from an impossible control of the border, and considering that the ecological dynamics of the pampas logically does not recognize such limits, landscape and society affect each other. It is a territory that is revealed primarily through a daily nomadism that takes place in both the prosaic everyday life of border towns and in large logistical movements that cut through the pampas.

Given the need for a non-traditional approach to this problem, it became evident throughout the work process the need to incorporate a methodology that simultaneously considered different ways of perceiving, understanding and possibly modifying the landscape. In this sense, the research adopted as a strategy to verify hypothesis, the organization of three design studios involving research faculty and groups of architecture students, each lasting through a semester: Chuí-Chuy (Fall 2012), Barra do Quaraí-Bella Unión-Monte Caseros (Spring 2013) and Santana do Livramento-Rivera (Fall 2013).

The more cooperative and propositive focus

revela, por la tradición cultural y económica de la pampa, una problemática que sólo puede ser entendida por medio de análisis simultáneo que, obligatoriamente, debe poner en relación sus escalas y sus agentes (siempre en constante movimiento). Frente a los cambios comerciales y de personas que se aprovechan de un control fronterizo, imposible de ser efectivamente realizado y considerando que la dinámica ecológica de la pampa, lógicamente, no reconoce tales límites, paisajes y habitantes se afectan mutuamente. Se trata de un territorio que se revela, sobretudo, a través de un nomadismo cotidiano que tiene lugar tanto en la vida prosaica de las ciudades como en los grandes movimientos logísticos que cortan la pampa.

Teniendo en vista la necesidad de una aproximación no tradicional a esta problemática, quedó evidente, a lo largo del proceso de este trabajo, la necesidad de incorporar una metodología capaz de colocar en movimiento simultáneo diferentes modos de ver, entender y, posiblemente, transformar este paisaje. En este sentido, la investigación asumió como estrategia de verificación de presupuestos, la organización de tres talleres de proyecto, incluyendo a los profesores responsables y grupos de alumnos de graduación, cada uno de ellos organizado a lo largo de un semestre lectivo: Chuí-Chuy (segundo semestre de 2012), Barra do Quaraí-Bella Unión- Monte Caseros (primer semestre de 2013) y Santana do Livramento-Rivera (segundo semestre de 2013)

El enfoque más cooperativo y propositivo de este modelo de investigación se encuadra en lo que es, de manera corriente, identificado como *research by design* (investigación a través del proyecto) Tal modelo exigió la elaboración de estrategias institucionales, pedagógicas y metodológicas

exigiu a elaboração de estratégias institucionais, pedagógicas e metodológicas específicas a fim de possibilitar uma aproximação adequada à região, assim como uma reflexão abrangente sobre sua relevância, sobretudo no que se refere ao contexto acadêmico brasileiro. Enquanto a pesquisa acadêmica tradicional pode ser explicada – de maneira muito sintética – como a coleta, organização e análise de dados com o objetivo de se comprovar, ou não, uma hipótese, a “pesquisa através do projeto” apresenta-se como modalidade mais exploratória e dialógica.

Todavia, é importante observar que a natureza da metodologia *research by design* ainda carece de maior discussão no meio acadêmico vinculado à arquitetura e urbanismo no Brasil. Este modelo é usualmente criticado por apresentar pouca mensurabilidade, falta de definições científicas claramente definidas e compartilhadas, e por tratar, em grande parte, de questões específicas a certos objetos de estudo, portanto de difícil generalização. Apesar da aparente limitação deste modelo, incorporá-lo caracteriza possibilidade de contribuir para a discussão vinculada à renovação tanto do campo de pesquisa, e de abordagens metodológicas correlacionadas a este campo, quanto do ensino em projeto em Arquitetura e Urbanismo.

A organização dos ateliers de projeto como plataforma de discussão e verificação dos pressupostos da pesquisa, em paralelo à análise de dados implementada pelos professores, vem ao encontro a esse objetivo. Neste sentido, a condução sistemática dos ateliers a partir de uma estrutura pedagógica comum, associada à sua realização consecutiva, gerou conhecimentos e resultados que tiveram como ponto de partida o processamento de dados realizados pelos professores pesquisadores.

of this research model can be framed as research by design. This model required the development of specific institutional, pedagogical and methodological strategies to enable an adequate analytical approach to the region, as well as a broader assessment of its relevance, particularly with regard to the Brazilian academic context. While traditional academic research can be explained - very briefly - as the collection, organization and analysis of data in order to either prove or disprove a hypothesis, research by design presents itself as a more exploratory and dialogical approach.

However, it is important to observe that the nature of research by design needs further discussion in the Brazilian architecture academia. This model is usually criticized for presenting little measurability, a lack of clarity in shared scientific definitions, and mostly, because it deals with specific research issues which are often difficult to generalize. Despite these apparent limitations, its inclusion contributes to the discussion concerning the renovation of the research field and its methodological approaches as well as the design education in Urbanism.

The organization of design studios as platforms for discussion and verification of the research hypothesis, in parallel with the analysis of data carried out by research faculty, meets that goal. The systematic organization of design studios based on a common pedagogical structure, associated with their consecutive realization generated results and knowledge, which began from data processed by participating faculty.

específicas a fin de possibilitar una aproximación adecuada a la región, así como una reflexión abarcadora sobre su relevancia, sobretudo, en lo que se refiere al contexto académico brasileño. En cuanto al estudio académico tradicional puede ser explicado – de manera resumida – como una recolección, organización y análisis de datos con el objetivo de comprobar o no, una hipótesis, *research by design* se presenta como una modalidad más exploratoria y dialógica.

Sin embargo, es importante observar que la naturaleza de la metodología *research by design* aún carece de mayor discusión en el medio académico vinculado a la arquitectura y urbanismo en Brasil. Este modelo es usualmente criticado por presentar falta de dimensión, de definiciones científicas claramente caracterizadas y compartidas, y por tratar, en gran parte, de cuestiones específicas a ciertos objetos de estudio, por lo tanto, de difícil generalización. A pesar de la aparente limitación de este modelo, incorporarlo caracteriza la posibilidad de contribuir a la discusión vinculada a la renovación, tanto en el campo del estudio y de abordajes metodológicos correlacionados a este campo, como de la enseñanza de diseño en Arquitectura y Urbanismo.

La organización de los talleres de proyecto como plataforma de discusión y verificación de los presupuestos de la investigación, en paralelo al análisis de datos implementadas por los profesores, da de cara con ese objetivo. En este sentido, la conducción sistemática de los talleres a partir de una estructura pedagógica común, asociada a la realización consecutiva de éstos, generó conocimientos y resultados que tuvieron como punto de partida el procesamiento de datos realizados inicialmente

De forma cíclica, cada atelier se fez valer de métodos de pesquisa (mídias visuais, rastreamento geográfico, projetos, entre outros) intrinsecamente associado às experiências pessoais e perceptivas dos participantes, sobretudo por meio de viagens de imersão e reconhecimento para levantamento, processamento e análise de dados relacionados a questões particulares de cada região, que, consequentemente, constituíram-se em oportunidades de projeto.

Especificamente, o modelo operacional de cada atelier foi organizado a partir de quatro premissas (ações) que foram rigorosamente respeitadas para garantir comparações relevantes e para que houvesse efetiva contribuição crítica ao conteúdo base oferecido no início de cada um dos ateliers: 1. Aproximação inicial às áreas de estudo à distância, fazendo uso de ferramentas de processamento geográfico associada à revisão bibliográfica específica para que cada participante (professores e estudantes) construísse um “modelo abstrato” que deveria ser “desafiado” posteriormente; 2. Realização de viagens de exploração (imersão) às áreas de estudo para a confrontação das análises e impressões configuradas à distância. Neste processo foram realizadas verificações adicionais *in situ* que contaram com o apoio de parceiros locais (instituições de ensino de arquitetura e urbanismo, órgãos municipais, associações socioculturais etc.); 3. Desenvolvimento de conceitos iniciais concebidos e discutidos durante as viagens de estudos, considerando a interpretação própria de cada um frente à realidade local; 4. Elaboração de projetos, considerando os marcos oferecido pela IIRSA, bem como de outras iniciativas governamentais, como alavancagem operativa para iniciar um processo de identificação de problemas e oportunidades.

Each studio made use of research methods (visual media, geographic tracking, design proposals, etc.) associated with personal and perceptual experiences of the participants, especially through immersion and reconnaissance trips (excursions) for collecting and processing data related to issues of each region, which consequently constitute potential design opportunities.

Specifically, the operating model of each design studio was based on four premises (actions) that were strictly adhered to ensure relevant comparisons and to allow critical contribution to the basic content offered at the their beginning: 1. Initial approach to site recognition (areas of study) through geographic processing tools (remotely) associated with specific literature review, allowing each participant (faculty and students) to build an ‘abstract model’ that should be ‘challenged’ later; 2. Reconnaissance trips (excursions) to the study areas in order to confront previous remote analysis, allowed *in situ* additional verifications which were carried out with support of local partners (educational institutions of architecture and urbanism, municipal governments, socio-cultural associations, etc.); 3. Development of initial concepts designed and discussed throughout the field excursions, considering each participant’s interpretation of local realities; 4. Development of design and planning proposals that took into account the frameworks offered by IIRSA, as well as other governmental initiatives, as operational leverage to start a process of identifying problems and opportunities.

por los profesores/investigadores.

De forma cíclica, cada taller se hizo valer de métodos de investigación (medios de comunicación visuales, rastreo geográfico, proyectos, entre otros) intrinsecamente asociado a las experiencias personales y perceptivas de los participantes, sobre todo, por medio de viajes de inmersión y reconocimiento para relevamiento, procesamiento y análisis de datos relacionados a cuestiones particulares de cada región, que, consecuentemente, se constituyeron en oportunidades de proyecto.

Específicamente el modelo operacional de cada taller fue organizado a partir de cuatro premisas (acciones) que fueron rigurosamente respetadas para garantizar comparaciones relevantes y para que hubiera una efectiva contribución crítica al contenido base ofrecido al inicio de cada una de los talleres; 1. Aproximación inicial a las áreas de estudio a distancia, haciendo uso de herramientas de procesamiento geográfico, asociada a la revisión bibliográfica específica para que cada participante (profesores y estudiantes) construyera “modelo abstracto” que fuese desafiado posteriormente; 2. Realización de viajes de exploración (inmersión) a las áreas de estudio para confrontar los análisis e impresiones configuradas a distancia. En este proceso fueron realizadas verificaciones adicionales *in situ* que contaron con el apoyo de socios locales (instituciones de enseñanza de arquitectura y urbanismo, órganos municipales, asociaciones socioculturales, etc.); 3. Desarrollo de conceptos iniciais concebidos y discutidos durante los viajes de estudio, considerando la interpretación de cada uno frente a la realidad local; 4. Elaboración de proyectos, considerando los marcos

Levando em conta, cuidadosamente, culturas locais e práticas territoriais e econômicas, a pesquisa procurou valorizar o papel do projeto como meio de construir cenários futuros concretos e capazes de discutir criticamente as consequências da agenda proposta pela IIRSA e colocar em pauta questões relacionadas à sustentabilidade na urbanização da região de fronteira entre Brasil, Uruguai e Argentina.

Notas

1 ARANHA, Oswaldo. *Fronteiras e Limites*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1940, p. 43

2 CACCIATORE, Fernando Garcia. *Fronteira Iluminada: História do Povoamento, Conquista e Limites do Rio Grande do Sul a Partir do Tratado de Tordesilhas 1420-1920*. Porto Alegre: Editora Sulina, 2012.

3 HAUCK, Thomas; KELLER, Regine; KLEINKORT, Volker. *Infrastructural Urbanism*. Berlin: DOM Publishers, 2011.

4 ALLEN, Stan. *Points + Lines. Diagrams and Projects for the City*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999.

5 CONSELHO SUL AMERICANO DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO (COSIPLAN). Disponível em: <<http://www.iirsa.org>> Acesso em 06 abr. 2016.

6 CLEMENCEAU, George. *Notes de Voyage dans L'Amérique du Sud. Argentine-Uruguay-Brésil*. Paris: Hachette, 1911, p. 138.

By carefully taking into account local cultures and territorial and economic practices, this research sought to enhance the role of design as means to build concrete future scenarios that are able to critically discuss the consequences IIRSA's agenda and to put forward sustainability issues related to the urbanization of the border regions between Brazil, Uruguay and Argentina.

Notes

1 Aranha, O. (1940). *Fronteiras e Limites*, Rio de Janeiro, RJ: Imprensa Nacional.

2 Cacciatore, F. (2012). *Fronteira Iluminada: História do Povoamento, Conquista e Limites do Rio Grande do Sul a Partir do Tratado de Tordesilhas 1420-1920*, Porto Alegre, RS: Editora Sulina.

3 Hauck, T; Keller, R; Kleinkort, V. (2011). *Infrastructural Urbanism*. Berlin: DOM Publishers.

4 Allen, S. (1999). *Points + Lines. Diagrams and Projects for the City*. New York, NY: Princeton Architectural Press.

5 South American Council of Infrastructure and Planning (COSIPLAN). Retrieved from <http://www.iirsa.org>.

6 Clemenceau, G. (1911). *Notes de Voyage dans L'Amérique du Sud. Argentine -Uruguay-Brésil*. Paris, IF: Hachette.

ofrecidos por IIRSA, así como de otras iniciativas gubernamentales, como apalancamiento operativo para iniciar un proceso de identificación de problemas y oportunidades.

Llevando en cuenta, cuidadosamente, culturas locales y prácticas territoriales y económicas, el trabajo procuró valorizar el papel del proyecto como medio de construir escenarios futuros, aunque concretos, capaces de discutir críticamente las consecuencias de la agenda defendida por IIRSA y movilizar cuestiones relacionadas a la sustentabilidad para urbanizar la región de frontera entre Brasil, Uruguay y Argentina.

Notas

1 Aranha, O. (1940). *Fronteiras e Limites*. Rio de Janeiro, RJ: Imprensa Nacional.

2 Cacciatore, F. G.(2012). *Fronteira Iluminada: História do Povoamento, Conquista e Limites do Rio Grande do Sul a Partir do Tratado de Tordesilhas 1420-1920*. Porto Alegre, RS: Editora Sulina.

3 Hauck, T; Keller, R; Kleinkort, V. (2011). *Infrastructural Urbanism*. Berlin, BE: DOM Publishers.

4 Allen, S. (1999). *Points + Lines. Diagrams and Projects for the City*. Nueva York, NY: Princeton Architectural Press

5 South American Council of Infrastructure and Planning (COSIPLAN). Recuperado de <http://www.iirsa.org>.

6 Clemenceau, G. (1911). *Notes de Voyage dans L'Amérique du Sud. Argentine -Uruguay-Brésil*. Paris, IF: Hachette.

Ponte Internacional conectando Barra do Quaraí (Brasil)
e Bella Unión (Uruguai). (autor: Marcos Favero)

Internacional bridge connecting Barra do Quaraí (Brazil)
and Bella Unión (Uruguay). (author: Marcos Favero)

Puente Internacional que conecta Barra do Quaraí
(Brasil) y Bella Unión (Uruguay). (autor: Marcos Favero)

