

## **CARTOGRAFIAS DO LIMIAR: PROCESSOS DE FORMAÇÃO DE UM ARQUITETO E URBANISTA ERRANTE**

GUSTAVO DE OLIVEIRA NUNES<sup>1</sup>; CARLA GONÇALVES RODRIGUES<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Universidade Federal de Pelotas – [gustavohnunes@msn.com](mailto:gustavohnunes@msn.com)

<sup>2</sup> Universidade Federal de Pelotas – [cgrm@ufpel.edu.br](mailto:cgrm@ufpel.edu.br)

### **1. INTRODUÇÃO**

O trabalho trata de apresentar resumidamente a Dissertação de Mestrado intitulada *Cartografias do Limiar: procesos de formação de um arquiteto e urbanista errante*<sup>1</sup>. O lócus da pesquisa em questão foram as errâncias realizadas em grupo no seminário Explor-ações urbanas: errar no limiar. Nele, caminhou-se pelas bordas da cidade de Pelotas em oito trechos diferentes, em que foi escrito um diário de bordo no decorrer dos percursos. Com base na justificativa de que há uma subjetividade moldada aos valores do mercado e do ensino do projeto arquitetônico, objetiva-se a invenção de outros modos de ver e dizer acerca da cidade (DELEUZE, 2005). O método da cartografia (DELEUZE; GUATTARI, 1995; PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2012, ROLNIK, 2014) permitiu acompanhar tal processo ao mapear as linhas molares, moleculares e de fuga de uma formação, buscando responder à questão: Quais os aprendizados realizados nas errâncias pelas bordas urbanas fugidios aos saberes formativos e que servem como matéria para se pensar e afirmar o que não está dito por eles? Para responder a pergunta, fez-se a análise de dados por meio da sobreposição de mapas dos trajetos realizados, a fim de se pensar os deslocamentos que mais se repetiram na experimentação. Assim, a pesquisa desdobrou-se em três movimentos analíticos referente aos pontos extensivos da pesquisa: a rodovia BR, o ônibus e os bairros periféricos. Com base nisso, afirma-se a dificuldade da errância, pois o pensamento tende a conservar as linhas molares, ou seja, aquilo que já está pré-estabelecido. Todavia, errar coloca a formação em relação com forças que fogem do seu campo de saber, permitindo à mesma se desterritorializar para pensar diferente.

### **2. METODOLOGIA**

O método escolhido para a realização da pesquisa foi a cartografia. Criada por Deleuze e Guattari (1995), trata-se de uma forma de pensamento que “visa acompanhar um processo” (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2012, p. 32), cujo resultado são os aprendizados que ocorreram no decorrer do pesquisar. Para compor com o método, o trabalho foi dividido em quatro “rastros”, que dizem dos caminhos realizados pelo pesquisador. São eles: 1) As Explor-ações urbanas; 2) O diário; 3) Linhas, mapas e sobreposições e 4) Ciência, arte e filosofia.

O primeiro refere-se ao seminário Explor-ações urbanas, ofertado no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), ministrado pela profa. Emanuela di Felice no segundo semestre de 2016. A proposta da ementa foi a realização de uma caminhada realizada em oito encontros pelo perímetro da cidade de Pelotas, no limite entre rural e urbano, como mostra o mapa a seguir:

---

<sup>1</sup> Dissertação defendida no Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Pelotas, na Linha de História e Filosofia da Educação, em maio de 2018, orientada pela profa. Dra. Carla Gonçalves Rodrigues.

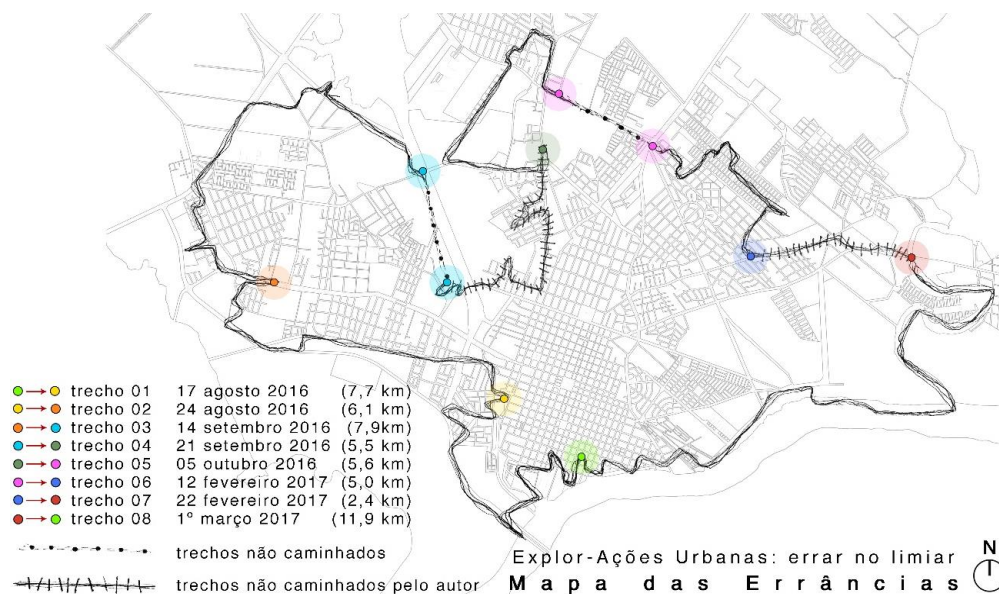


Figura 1 Mapa Explor-ações urbanas: Errar no Limiar. Fonte: O autor, 2018.

O segundo diz do procedimento utilizado para a coleta de dados. O diário de bordo teve por função “transformar observações e frases captadas na experiência de campo em conhecimento e modos de fazer” (BARROS; KASTRUP, 2015, p. 70), e foi escrito durante a experiência do caminhar.

O terceiro rastro trata de uma tentativa de, a partir da complexidade e do caos da experiência, delimitar pontos da caminhada para serem analisados. O procedimento se fez ao serem mapeados os trajetos costumeiros que mais se repetiram no todo das caminhadas, por meio do traçar dos pontos (lugares) e linhas (percursos) da experimentação, que apontaram a BR, o ônibus e os bairros periféricos como espaços de repetição na medida que foram atravessados por mais linhas, conforme o mapa abaixo:

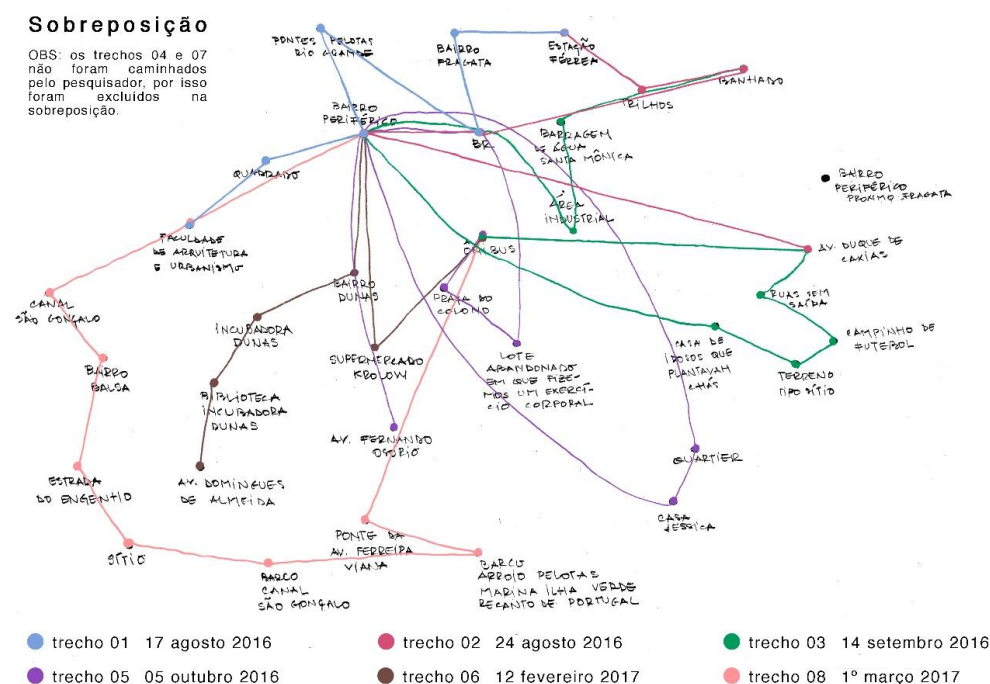


Figura 2 Mapa da sobreposição dos trechos atravessados em errância. Fonte: O autor, 2018.

Por fim, o último rastro trata das matérias da ciência, arte e filosofia, nomeadas por Deleuze e Guattari (2010) de caóides, visitadas para compor outros saberes junto à experiência delimitada pelos três pontos no rastro anterior. Desfazendo-se da noção identitária da arquitetura e urbanismo, fez-se encontros com o artista caminhante Francis Alÿs e o filósofo andarilho Friedrich Nietzsche, no intuito de movimentar os enunciados acerca da formação do arquiteto e urbanista junto à uma coletividade de outros errantes.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Conforme os pontos encontrados na sobreposição dos mapas: a BR, o ônibus e os bairros periféricos, foram buscadas matérias da ciência, arte e filosofia para poder afirmar o porquê deles terem sido tão marcantes na experimentação. Com base na teoria das linhas, desenvolvida por Deleuze e Guattari (2012) no platô 8 da obra *Mil Platôs* intitulado *Três novelas ou “O que se passou?”*, percebeu-se que a experiência poderia ser vista de três diferentes formas: em sua dimensão molar, molecular e de fuga.

A BR, por ser um elemento forte na paisagem urbana e de fácil reconhecimento na maior parte das cidades, marcou a dimensão molar da experiência. Isso porque, na medida que poucos encontros aconteceram quando a via foi cruzada, o pensamento não foi levado a pensar diferente, como aconteceu, por exemplo, com Francis Alÿs. Este, ao deixar o continente europeu em direção ao México em 1986, após um abalo sísmico na capital latina, foi levado a pensar diferente quando encontrou com uma proliferação de variadas formas de vida em meio às ruínas da cidade.

O ônibus, por sua vez, foi visto enquanto um facilitador para a invenção de uma linha molecular. Esta é caracterizada por ora habitar uma estrutura consolidada, ora permitir embarcar num fluxo de intensidade que põe a variar aquilo que estava pré-estabelecido. Dessa maneira, o transporte público ia do centro histórico da cidade à margem urbana, em que as errâncias traçaram suas linhas de fuga, tal qual a filosofia errante de Nietzsche, que partia da história da filosofia para levá-la a um limite, onde o novo é possível.

Nos bairros periféricos, então, foram encontradas as linhas de fuga, pois neles ocorreram encontros que permitiram pensar de maneira diferente a cidade, para além dos saberes arquitetônicos e urbanísticos consolidados. A partir do encontro com o *prefeito de três lotes* só, à beira dos trilhos, percebeu-se que habitar uma cidade passa primeiro pela criação de um território existencial (DELEUZE; GUATTARI, 2012a). No bairro Dunas, por fim, foi aprendido que os modos de olhar e dizer acerca da cidade são produzidos por instâncias midiáticas, como o discurso da violência reproduzido acerca do bairro. Na experimentação, tais molaridades foram desfeitas, e uma outra percepção do lugar foi possível.

### 4. CONCLUSÕES

O texto tratou de responder a seguinte questão: Quais os aprendizados realizados nas errâncias pelas bordas da cidade fugidios aos saberes formativos da arquitetura e urbanismo? O objetivo principal consistiu, então, em dar a ver a força da caminhada pelos limiares da cidade, proporcionando diferentes regimes de visibilidade e dizibilidade (DELEUZE, 2005) acerca da mesma. Para isso, fez-se necessária uma experimentação com o método cartográfico, tornando visível os percursos da pesquisa através de quatro rastros diferentes.

Utilizou-se a teoria das linhas, concebidas por Deleuze e Guattari (2012), como ferramenta analítica. Esta possibilitou tornar visíveis e dizíveis as molaridades, molecularidades e fugas da experiência. A análise ocorreu a partir da maneira como os signos presentes em cada ponto movimentaram o pensamento, colocando-o também em relação com a arte e filosofia. Aí que se fizeram os aprendizados, no momento em que houveram deslocamentos das matérias das caóides para atribuição de sentido aos acontecimentos ocorridos nos pontos BR, ônibus e bairros periféricos.

Com eles, percebeu-se a dificuldade em abandonar as linhas molares, posto que a BR, vista enquanto molaridade, diversas vezes retornou à experimentação, anulando a possibilidade de encontros. O ônibus, todavia, permitiu uma fuga do costumeiro, ao levar os alunos até os limiares da cidade, lugares estes pouco percorridos pela maioria das pessoas. Os bairros periféricos, por sua vez, marcaram momentos em que encontros intensivos aconteceram. Neles, linhas de fuga foram criadas, na medida em que houve necessidade do pensamento em pensar diferente. Foi afirmado, então, que habitar é construir territórios existenciais em meio à cidade, e que é possível a invenção de saberes acerca do meio urbano para além dos enunciados midiáticos, do Estado e do mercado.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DELEUZE, Gilles. **Foucault**. São Paulo: Brasiliense, 2005.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Editora 34, 1995, v.1.
- \_\_\_\_\_. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Editora 34, 2012. v.3.
- \_\_\_\_\_. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Editora 34, 2012a. v.4.
- \_\_\_\_\_. **O que é a filosofia?** São Paulo: Editora 34, 2010.
- PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Lílina da. **Pistas do método da cartografia**. Porto Alegre: Sulina
- ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental**. Porto Alegre: Sulina, 2014.