

Saberes produzidos à beira dos trilhos: território e Extensão Universitária

Conocimiento producido al margen de los carriles: territorio y extensión universitaria

Sessão Temática: ST02 - Espaço urbano e regional: análise, planejamento e projeto

SCORSATTO, Eduardo Nischespois; Mestrando em Planejamento Urbano e Regional; Universidade Federal do Rio Grande do Sul

enscorsatto@gmail.com

PERUZZO, Kalindy Granella; Arquiteta e Urbanista; Universidade de Passo Fundo

kalindygp@gmail.com

Resumo

O presente artigo tem como objetivo sintetizar notas críticas a respeito de como as experiências na Extensão Universitária no projeto “Beira-Trilhos” constituíram parte essencial da formação de estudantes de Arquitetura e Urbanismo, em uma universidade comunitária do Sul do Brasil. Num primeiro momento é apresentado um panorama do processo de desenvolvimento das cidades latino-americanas e uma interpretação do contexto urbano contemporâneo. Na sequência é apresentada uma caracterização do território em questão, bem como do projeto de extensão Beira-Trilhos. A continuidade do trabalho expõe, enfim, as notas críticas que foram agrupadas em três itens e apresentam uma síntese dos processos vividos. Manifesta-se, ao fim, a indispensável vinculação das universidades aos territórios e como a Extensão Universitária é um espaço fecundo para a produção de conhecimentos coletivos e saberes horizontais.

Palavras-chave: território, extensão universitária, ocupações urbanas.

Abstract

This article aims to synthesize critical notes on how the experiences in University Extension in the "Beira-Trilhos" project constituted an essential part of the education of Architecture and Urbanism students in a community university in the South of Brazil. In a first moment, an overview of the development process of Latin American cities and an interpretation of the contemporary urban context are presented. Next, a characterization of the territory in question is presented, as well as the Beira-Trilhos extension project. The continuity of the work exposes, finally, the critical notes that were grouped into three items and present a synthesis of the



processes experienced. At the end, the indispensable link between universities and territories is manifested, and how University Extension is a fertile space for the production of collective knowledge and horizontal knowledge.

Keywords: territory, university extension, urban occupations.

O tipo de humanidade que estamos sendo convocados a integrar não tolera tanto prazer, tanta fruição de vida. Então, pregam o fim do mundo como uma possibilidade de fazer a gente desistir dos nossos próprios sonhos. E a minha provocação sobre adiar o fim do mundo é exatamente sempre poder contar mais uma história. Se pudermos fazer isso, estaremos adiando o fim do mundo.

- Ailton Krenak

Introdução

Este artigo pretende pontuar notas críticas a respeito da maneira como as experiências feitas pela vinculação à Extensão Universitária, através do projeto de extensão Beira-Trilhos, tornaram-se determinantes na formação de estudantes de Arquitetura e Urbanismo. Além disso, e para isso, apresentaremos inicialmente um panorama sobre o processo de desenvolvimento das cidades latino-americanas, seguido de uma caracterização do território em questão e do projeto de extensão ao qual nos referimos. Ao longo do texto serão apresentados conceitos e autores que balizaram a ação extensionista e que seguem mobilizando e sustentando os estudos dos autores.

Conquanto, ao que segue esta parte introdutória do texto, tem-se três atos: o primeiro contendo a descrição do processo de desenvolvimento das cidades da América Latina; o segundo com a caracterização do território no qual o projeto se implica, a Beira-Trilhos, e uma apresentação do projeto de extensão em si; e, enfim, no terceiro ato, a elaboração de notas críticas a respeito das experiências vividas, que tem por objetivo apresentar justamente, de que modo a extensão universitária foi determinante no processo formativo, e de que modo ela tensiona avanços no território com o qual se implica. Às considerações finais caberá o desafio de enlaçar o texto num coro ao que foi citado na epígrafe acima, de Ailton Krenak (2020): contar mais uma história, adiar o fim do mundo.

O processo de desenvolvimento urbano na América Latina

Se quer, nesta parte inicial do texto, estabelecer um panorama a respeito da dinâmica das cidades latino-americanas. Para isso, se tomará como fundamentação um texto clássico de Axel Borsdorf (2003), “*Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana*”. Seguindo a estrutura do texto, apresentaremos o processo em uma periodização de quatro fases: a época colonial; a primeira fase de rápida urbanização (1820 – 1920); a segunda fase de rápida urbanização (1920 – 1970); e a fase mais recente do desenvolvimento urbano na América Latina (a partir de 1970).



As cidades compactas, conforme apresentadas pelo autor, são uma identidade da fase colonial hispano-americana. O fato é que essas cidades nas colônias eram organizadas a partir de um miolo esférico, que eram as Praças de Armas, *posteriormente las Plazas Mayores*. Esses lugares determinavam a malha viária urbana e atuavam como o núcleo da vida social. Nas proximidades dessas praças estavam instalados os aristocratas, os empregados da coroa e os encarregados ou grandes proprietários de terra. Seguindo desses estavam os comerciantes e artesãos, a classe média. E, por fim, no anel periférico, estavam os pobres (brancos, índios e mestiços).

No Brasil, por sua vez, as cidades luso-americanas, estavam atravessadas por outras condicionantes. Diferentemente das cidades hispânicas na América, as lusófonas tinham que assegurar suas costas marítimas de possíveis ataques de outros colonizadores europeus. Fortemente estruturadas a partir do comércio, as cidades luso-americanas resultaram em uma estrutura não circular, mas muitas vezes numa configuração de meia-lua, acostadas sobre as regiões litorâneas.

Nessas cidades hispano-americanas o que se via era “*una fuerte centralización, un gradiente social centro-periferia y el principio de una estructuración socio-espacial en círculos*” (BORSODORF, 2003, p. 40). A orientação central das cidades para as praças, a urbanização lenta, a economia baseada na exportação de recursos naturais e uma sociedade pré-industrial marcam a identidade das cidades compactas.

Seguindo, a cidade setorial é o próximo período apresentado por Borsdorf (2003). O contexto da época (1820 a 1920) era de grandes movimentações imigratórias para a ocupação do “Novo Mundo”. A América Latina foi largamente repovoada (“re” considerando as populosas civilizações que ocuparam o território anteriormente e foram exterminadas, ou dizimadas, do continente), pelos imigrantes europeus – muitos deles comerciantes, operários, artesãos e agricultores – que constituíram uma primeira fase de aceleração no processo de urbanização.

Situado nesse período está o surgimento dos boulevards – locais de concentração das altas classes – e das zonas industriais – margeando as linhas ferroviárias que ligavam as cidades à uma rede. Esse modelo de desenvolvimento e estrutura do espaço intra-urbano – o setorial – estabelece uma relação de ruptura com a estrutura circular das cidades coloniais. “*En este proceso confluyen la expansión lineal del centro, que pasa de ser un centro administrativo [...] a un centro comercial, el crecimiento lineal de los barrios altos con villa modernas orientadas a amplios paseos, prados o alamedas, y el sector ferroviario*” (BORSODORF, 2003, p. 42). Essa fase também é marcada pela larga entrada de capital estrangeiro na América Latina, que passou a dominar os setores-chave da economia local. Nessa era de transição do século XIX



para o XX é justamente onde se registram as implantações ferroviárias que chegam ao norte do Rio Grande do Sul, especificamente passando em Passo Fundo.

Entre os anos de 1920 a 1970 os latino-americanos viram uma guinada de forças políticas locais que implantaram um paradigma desenvolvimentista “de dentro”. Se tratava de uma política econômica que previa maior controle dos Estados sobre as transações dominadas pelo capital “de fora”. Nesta segunda fase de rápida urbanização viu-se a industrialização ser acelerada em torno das ferrovias e o sistema viário forçou o crescimento de outros setores.

No que tange à habitação, esse período foi fortemente marcado pelo surgimento de bairros de habitação social nas periferias urbanas, bem como, os setores pobres também passaram – nos anos iniciais dessa fase – a ocupar mais as áreas centrais das cidades para fins habitacionais. Os ricos, por sua vez, se afastavam do centro. Esse processo que constitui a cidade polarizada foi reconfigurando os espaços de segregação por classe social. Outro fator importante, que constituiu esse período, foi a agitação migratória. O êxodo rural associado a intensificada industrialização e ao poder do Estado sob a economia e o planejamento produziu um acelerado crescimento das populações urbanas.

Por fim, o último período demarcado por Axel é o da cidade fragmentada. Situada na fase mais recente do desenvolvimento da América Latina, a partir dos anos 1970, somente dois princípios estruturais permanecem vigentes – apesar de diferentes da forma anterior – desde outras fases: a tendência setorial-linear e o crescimento celular. As modificações dadas sobre esses dois elementos transformam a estrutura das cidades latino-americanas de um modo muito significativo. Acontece que esse processo de separação de funções e elementos socioespaciais em uma pequena dimensão configura um princípio de fragmentação. Um outro elemento desse período é constituído pelas tendências de localização.

As classes altas ocupam a periferia, bairros habitacionais se dispersam e mesclam com áreas comerciais, enfim, um tipo de desenvolvimento que *“se hace posible solamente a través de muros y cercos, barreras com que se separan y aseguran contra la pobreza las islas de riqueza y exclusividad”* (BORSDORF, 2003, p. 44). Esta é uma fase fortemente marcada *“por la libre distribución de zonas industriales, por la localización de centros comerciales en toda la ciudad, orientados a las autopistas intraurbanas y aeropuertos y por la presencia de barrios cerrados en todo el perímetro urbano y en la periferia extramuros”* (BORSDORF, 2003, p. 45).

E por fim, um diferencial determinante dessa época: o modelo fragmentado também está associado ao crescimento dos espaços urbanos, porém, já não é mais causado (ao menos como fora anteriormente) pela agitação imigratória/migratória. Se trata de um período em que

“la demanda y consumo de espacio constituyen una última característica del desarrollo postmoderno de la ciudad latinoamericana” (BORSODORF, 2003, p. 46). A Figura 1 apresenta uma síntese dos componentes da identidade de cada uma das fases propostas pelo autor.

Figura 1: Diagrama sinóptico do desenvolvimento urbano, político, social e econômico na América Latina desde a época colonial até hoje.

Fase	1500-1820	1820-1920	1920-1970	1970 hasta hoy
Desarrollo urbano	Época colonial	Primera fase de urbanización	Segunda fase de urbanización	Reestructuración
Modelo urbano de la fase específica				
Principio de la estructuración espacial	Pendiente centro-perifera	Linealidad	Polarización	Fragmentación
Símbolo	Plaza	<i>Boulevard</i> (paseo, prado, alameda)	Barrio alto ↔ barrio marginal	Barrios cerrados, <i>malls</i> , <i>business parks</i>
Crecimiento	Crecimiento natural	Inmigración (europea)	Migración interna	Estancamiento demográfico en las metrópolis, crecimiento en ciudades de tamaño intermedio por migración
Estilos arquitectónicos	Renacimiento, barroco	Clasicismo o historicismo	Moderno	Postmoderno
Circulación	Tracción a sangre (caballo, carretas)	Ferrocarril, tranvía	Metro, buses, colectivos, suburbanos, automóvil	Autopista intraurbana, predominio de la propiedad del automóvil, tecnologías digitales que posibilitan el trabajo a distancia.
Política externa	Colonia	Panamericanismo hispano → estado nacional panamericanismo continental	Autarquismo → posición entre los mundos 1, 2 ó 3	Panamericanismo militar → neocolonialismo estadounidense
Desarrollo económico	Explotación	Economía agraria interna → economía de exportación de recursos	Desarrollo hacia adentro, industrialización para la sustitución de importaciones	Desarrollismo → dependentismo → neoliberalismo: transformación económica, globalización
Desarrollo socio-político	Sociedad colonial	Conservadurismo → liberalismo	Populismo, socialismo	Redemocratización después de gobiernos militares, orientación capitalista aun bajo gobiernos de la izquierda

Fonte: Borsdorf (2003, p. 41).

Ainda no que diz respeito ao contexto urbano contemporâneo quer-se destacar as interpretações feitas por Rolnik (2019) sobre como o processo global da financeirização tem permeado a produção do espaço das cidades e se materializado em duas paisagens polarizadas. Na hegemonia do sistema capitalista e neoliberal, a propriedade passa a ser a única forma legítima de posse. Nessa lógica que mercantiliza a cidade, e a vida, “a arquitetura [...] é desmaterializada para passar a circular, por meio de tecnologias e fluxos de informação, como puro valor, ou melhor, como expectativa futura de valor.” (ROLNIK, 2019, p.22). O novo poder se expressa assim, nas paisagens para a renda.

Tudo aquilo que se contrapõe a essa lógica do mercado, esse “outro” que está fora da ordem, é capturado, deslocado para às margens. Aquilo que não se deseja ter à vista - e aqui se aponta para como a vida passa a ser “coisificada” - é colocado no “quarto de despejo” da cidade, como cunhado pela escritora Carolina Maria de Jesus. Dessa maneira, se abre espaço para que possa circular o novo, o moderno. É justamente nesses territórios invisibilizados que emergem forças, e práticas, de resistência. Esses outros lugares, “organizados a partir da lógica da sobrevivência, das necessidades e dos desejos de prosperidade” são os territórios que constituem as paisagens para a vida (ROLNIK, 2019, p. 20).

A Beira-Trilhos: território e Projeto de Extensão Universitária

Passo Fundo é um município do Estado do Rio Grande do Sul com população estimada de 206.103 pessoas (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2021), localizado na mesorregião noroeste Rio-grandense. Majoritariamente urbano, o município pode ser situado no grupo das cidades médias brasileiras. Com funções claras de apoio ao agronegócio e oferta de serviços, não é de agora que cumpre um papel central dentro da região em que se localiza. Em termos gerais cabe um breve histórico desse processo e algumas interpretações consequentes dele.

No final do século XIX, no ano de 1889, o Estado (então Província), já dispunha de infraestrutura ferroviária entre a capital (linha Porto Alegre – São Leopoldo, inaugurada em 1874), as fronteiras (linha Porto Alegre – Uruguaiana, inaugurada em 1883) e com destinação ao porto (linha Rio Grande – Bagé, inaugurada em 1884) quando o Decreto nº 10.432 do Governo Imperial, concedeu o direito para a construção de uma via férrea que conectasse o Rio Grande do Sul ao estado de São Paulo (Figura 2), e com isso, a capital com a região norte do Estado. Nesse sentido, conforme o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado (2022, p.21), em 1894 inaugurou-se o primeiro trecho da estrada, até Cruz Alta.

Figura 2: Regiões sul e sudeste do Brasil: mapa do atual traçado ferroviário.



Fonte: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, adaptado pelos autores.

Com a emissão do decreto e as obras em andamento, em 1898, foram inauguradas, em Passo Fundo, a estrada e a estação ferroviária. Na sequência, em 1910, “a ferrovia atingia a fronteira norte do Estado, no ponto do atual município de Marcelino Ramos” (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO, 2002, p. 21). Anos depois, o trecho que ficou conhecido como Ferrovia do Trigo, foi inaugurado conectando o município de Passo Fundo à capital do estado, em 1978.

A instalação da estação ferroviária e a passagem da estrada de ferro pelas margens do que era o centro de Passo Fundo (sentido leste - oeste) provocaram uma inversão no sentido de crescimento (sentido norte - sul). Funcionando como uma força centrípeta essas

infraestruturas se tornaram, em alguma medida, ordenadoras da estrutura espacial intra-urbana.

Transportando por longos anos passageiros e cargas (atualmente o trecho ainda ativo transporta somente cargas), as ferrovias vinham “sendo interpretadas como um atestado do desenvolvimento vivido pela cidade e pela região, além de representarem as vias de transporte mais utilizadas para as pessoas e para as mercadorias” (FIOREZE; RIBAS, 2004, p. 102). Ao mesmo tempo que simbolizavam certo desenvolvimentismo também passaram a compor desafios para a cidade. A via férrea, por localizar-se no centro urbano e com o crescente aumento populacional e de mobilidade, passou a estar associada a algo incômodo. Com a crise na função ferroviária em vários lugares do Brasil, em meados do século XX, em Passo Fundo esse sistema também entrou em declínio.

“Chegada a década de 1970, o modelo de desenvolvimento construído em função da ferrovia exigia outras atitudes. Assim, substituir os trilhos do trem por uma via asfáltica [...] foi a solução” (FIOREZE; RIBAS, 2004, p. 102). O atual traçado ferroviário incorpora a alteração feita e continua a permear o espaço intra-urbano de Passo Fundo. Contudo, os usos adjacentes às linhas férreas ganharam outras paisagens que não as centrais e passaram a ser espaço de segregação urbana – o que pode ser identificado em parte significativa das linhas ferroviárias brasileiras.

Para tanto “Beira-Trilhos” é uma expressão cunhada usualmente pelas pessoas que moram na faixa de domínio e tomada pelos trabalhos publicados a respeito dessa questão para identificar os “assentamentos humanos urbanos fixados na faixa de domínio junto à área operacional considerados de alto risco, uma vez que as casas estão construídas numa faixa perigosamente próxima da via permanente dos trilhos” (COLET, SILVA e CARBONARI, 2005, p. 33).

Tais ocupações são atravessadas por uma série de problemáticas e de negações de direitos sociais básicos, que vão do acesso à água potável, energia elétrica, saneamento básico, mobilidade até equipamentos e serviços urbanos. Atravessando os bairros Valinhos, Vera Cruz, Victor Iesler, Petrópolis, Cruzeiro, Santa Maria, São Luis Gonzaga e São Cristóvão (Figura 3), as ocupações Beira-Trilhos são um eixo demarcado no território de Passo Fundo onde impera a segregação socioespacial e a estigmatização de assentamentos precários, muito embora as condições socioeconômicas dos usos territoriais que estão localizados na faixa de domínio sejam distintos ao longo do trecho total. Resultando, conforme o relatório da CDHPF em 2016, num total de mais de 1.500 famílias, a origem de algumas parcelas das áreas ocupadas é registrada com mais de 50 anos, ou seja, em meados dos anos 1970.

Figura 3: Espaço intra-urbano de Passo Fundo e os bairros permeados pelas ferrovias.



Fonte: FRANDOLOSO; SCORSATTO; BOFF; PANHOSSATT; (2021)

É nesse território que se insere o Projeto de Extensão Beira-Trilhos, cujas origens rememoram o ano de 2004 quando, por iniciativa da Comissão de Direitos Humanos de Passo Fundo (CDHPF), uma série outros atores político-territoriais, da Sociedade Civil e do Estado, se mobilizaram em torno de um levantamento sobre a situação e as perspectivas dos moradores dessas ocupações urbanas. Como continuidade desse processo, a Prefeitura Municipal instituiu, em 2008, um Grupo de Trabalho responsável pela atualização dos dados e o monitoramento das condições gerais.

Em 2015, já com o grupo de trabalho inativo, uma década depois do primeiro levantamento, a CDHPF retoma a comunicação com os atores parceiros do estudo inicial e coloca em prática uma atualização do contexto das ocupações Beira-Trilhos. Na ocasião, a Universidade de Passo Fundo (UPF), retoma a participação no processo e, em vista da continuidade do monitoramento, institui o processo encabeçado pela CDHPF como um projeto de extensão universitária, o Beira-Trilhos. Nos anos seguintes, com a formatação de um projeto de extensão, buscou-se somar esforços no fortalecimento das ações por eixos, sendo eles:

jurídico, urbanístico e social. Tal empenho produziu atravessamentos entre campos do conhecimento, o que é próprio do planejamento urbano, e endossou a identidade transdisciplinar do projeto. A Figura 04 apresenta uma síntese do processo de monitoramento da situação das ocupações Beira-Trilhos.

Figura 04: A questão da Beira-Trilhos em Passo Fundo e o projeto de extensão universitária.

2004	A Comissão de Direitos Humanos de Passo Fundo (CDHPF), em parceria com instituições educacionais, religiosas, governamentais, judiciais, entre outras, articula o primeiro processo de aproximação organizada e sistematizada à realidade Beira Trilhos.
2005-2008	Levantamento de dados socioeconômicos, urbanos e geográficos sobre a realidade das ocupações, publicações, criação de Grupo de Trabalho composto por diversas organizações.
2015	Dez anos após o primeiro levantamento (GT BEIRA TRILHO, 2008), a CDHPF refaz o chamamento para se constituir um grupo de revisão e estudo das estagnações e dos avanços sobre a realidade Beira Trilhos.
2016	Visando a manutenção e inovação do acompanhamento da realidade, a Universidade de Passo Fundo (UPF), através da Vice-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários (VREAC), institucionalizou o processo como projeto de extensão universitária.
2018	Entrega de diagnóstico e participação na audiência de revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), promoção de debates e atividades com estudantes.
2019	Firmamento de parceria com outros cursos da universidade, em vista da transdisciplinaridade do projeto. Com um núcleo jurídico, social e técnico, se dá continuidade aos processos já iniciados, em busca de soluções que possam contribuir para o melhoramento da qualidade de vida da população Beira Trilhos.

Fonte: elaborado pelos autores.

O Projeto de Extensão Beira-Trilhos na sua configuração atual, dá continuidade aos processos comunitários, quanto aos aspectos jurídicos, urbanísticos e sociais, de maneira a ampliar as suas perspectivas e interfaces, a fim de contribuir para a construção do direito à moradia e à cidade para as comunidades Beira-Trilhos. Para tanto toma como objetivos específicos: a. o reconhecimento e o fortalecimento do protagonismo dos moradores do território Beira-Trilhos; b. construir uma proposta de ação interdisciplinar com o envolvimento de diversas áreas de conhecimento acadêmicos e populares; c. produzir estratégias e práticas que articulem iniciativas de Extensão, Ensino e Pesquisa, de modo a aprofundar a sua indissociabilidade e transversalidade; d. contribuir na busca de soluções articuladas com os poderes públicos e organizações sociais; e e. complementar o processo formativo dos estudantes, por meio da vivência social e da experiência teórico-prática como um todo, em uma relação transformadora com a sociedade, afirmando o caráter social do ensino universitário. (CARBONARI; VASCONCELLOS, 2016).

Notas críticas sobre as experiências extensionistas

Desde a publicação de 'Extensão ou Comunicação' de Paulo Freire, em 1968, as concepções sobre "extensão universitária" nem sempre tem se manifestado uniformemente. Para tanto, este artigo fundamenta-se na compreensão de que

[...] es necesario reconocer que "extensión universitaria" es un referente nodal de la genealogía del movimiento de Reforma Universitaria ocurrido en América Latina en la primera mitad del siglo XX, que tuvo en los sucesos de Córdoba de 1918 uno de sus hitos (Carlevaro, 2002; Tünnermann, 2000). Y desde esa raíz, en muchas universidades del continente, "extensión" ha sido un significante que ha permitido articular proyectos político-académicos capaces de disputar los modos hegemónicos de hacer universidad, procurando vincular los procesos de enseñanza y creación de conocimiento con los grandes problemas nacionales y las necesidades de los sectores populares de la sociedad. TOMMASINO; CANO, 2016, p. 8.

A partir de Tommasino e Cano, organizam-se os principais elementos da experiência de estudantes de Arquitetura e Urbanismo inseridos no projeto Beira-Trilhos em três tópicos: I. A Extensão como território dos saberes horizontais; II. A Extensão como um processo de territorialidade; e III. A Extensão como uma ação-reflexão com os outros. Certamente muitos tópicos poderiam ser mencionados, mas buscou-se aqui trazer os elementos que se destacam em maior importância para os autores.

- A Extensão como território dos saberes horizontais: O desfazimento de um suposto saber cristalizado e 'verdadeiro' em detrimento de uma nova chave de interpretação sobre o que é o conhecimento é uma das marcas mais evidentes nas interlocuções feitas no território. Acontece que nas relações de trocas e aprendizados as experiências de saberes não sistematizados em teorias e estudos científicos passam a ter a importância que lhes é própria, como uma forma, sim, diferente, mas ainda assim de conhecimento. Conhecer, na verdade, exige uma presença curiosa, uma busca constante, invenção e reinvenção permanentes e isso se dá no cotidiano da Extensão Universitária. A educação e o processo de aprendizagem que se dão pela troca, pela comunicação, pelo diálogo e pelo aprendizado coletivo ganham espaço num território em que as relações de detenção do conhecimento se tornam horizontalizadas. Acontece assim que a prática da transferência de conhecimento como uma via de mão única perde o sentido.

- A Extensão como um processo de territorialidade: se compreendermos o território como o espaço vivido, a territorialidade é justamente a ação desencadeada e implicada entre múltiplos atores de poder que constitui esse território. Ao inserir-se nos processos e nas questões de uma comunidade, como neste caso da Beira-Trilhos, é inevitável que a universidade e, portanto, a ação extensionista, passe a ser um desses atores que, pela sua ação no campo de poder, constituem o território. Ou seja, os estudantes passam de uma posição de detentores de um saber intelectual distante para um ator político-territorial, ainda detentor de conhecimentos intelectuais sistematizados e cientificamente testados, mas já não tão distantes das implicações daquele território.
- A Extensão como uma ação-reflexão com os outros: na medida em que as fronteiras entre os saberes se desfazem em vista de uma relação horizontal entre múltiplos atores que se congregam no campo de disputa-ação-planejamento de um território, o modo de fazer também fica implicado com uma operacionalização que necessariamente excede o indivíduo, a ordem individual, ao encontro de um espaço que, para ser o que se propõem, haverá de ser coletivo, isto é, constituído com as trocas e interlocuções dos diversos atores congregados no mesmo território. Para além disso, a extensão universitária constituiu-se nessa experiência, como um terreno fértil para a transdisciplinaridade. E isso se dá de tal modo que molda a concepção de que a cidade é um conjunto de complexidades sobrepostas para o qual são indispensáveis as chaves de leitura e interpretação de diferentes campos do conhecimento, aglutinando-se e se atravessando na intenção de captar a essência dos conflitos e das questões urbanas.

Considerações finais

Sendo as experiências vividas como estudantes extensionistas em uma universidade comunitária do sul do Brasil marcadas pelos três pontos mencionados anteriormente, à guisa de considerações finais, cabe manifestar que, desse modo, a extensão universitária torna-se também uma oficina do pensamento crítico e da cidadania.

Acontece que de tal modo os atores se implicam naquela práxis que não é possível dar continuidade na vida como um todo sem ter subjetivamente um olhar formado a partir dos territórios com os quais se implicou. Nesse sentido, a experiência extensionista na Beira-Trilhos tornou possível assimilar as áreas de assentamentos precários não bem como “precários”, mas ainda como ‘precarizadas’ por uma (ir)racionalidade que não comporta a vida – no sentido mais amplo da terminação. Com isso, as ocupações passam a ser compreendidas como “processos coletivos de construção de contra espaços, um

conglomerado híbrido de práticas que, nas margens, fissuras e porosidades, prototipam futuros.” (ROLNIK, 2019, p. 39).

Aqui se evoca não o fim do mundo, mas em conformidade com Krenak, o adiamento do fim do mundo. E mais: a constituição da ação e implicação, enquanto atores político-territoriais, calçada na esperança como um verbo que se ancora na práxis. Uma esperança crítica e ancorada na luta pela justiça socioterritorial. Por fim, uma esperança inquieta, que se indigna e que, com isso, se mobiliza e empenha em construir um verdadeiro e amplo diálogo sobre a realidade e superação das mazelas urbanas da América Latina, em busca de uma educação libertadora e baseada na perspectiva da ética-planetária e da política-partilhada.

Concluindo, “[...] não há utopia verdadeira fora da tensão entre a denúncia de um presente tornando-se cada vez mais intolerável e o anúncio de um futuro a ser criado, construído” (FREIRE, 1997, p. 126).

Referências:

- BORSODORF, Axel. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latino-americana. **Revista Eure**. Santiago de Chile, v. 29, n. 86, 2003, p. 37-49.
- CARBONARI, P. C.; VASCONCELLOS, C. P. **Projeto de Extensão Beira-Trilhos**. Passo Fundo: Vice-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários/Universidade de Passo Fundo, 2016.
- COLET, J.; SILVA, J. O.; CARBONARI, P. C. **Direito Humano à Moradia Adequada**. Desvelando o Beira-Trilhos: situação e perspectivas. Passo Fundo: CDHPF/EdIFIBE, 2005.
- CDHPF. COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS DE PASSO FUNDO. **Relatório de monitoramento da situação**. Direito humano à moradia adequada no beira-trilho de Passo Fundo 10 anos depois. Passo Fundo: CDHPF, 2016.
- FIOREZE, Z. G.; RIBAS, D. As transformações espaciais do território do município de Passo Fundo - 1857-1992. In: SILVA, A. M. R. da, [et al]. **Estudos de geografia regional: o urbano, o rural e o rurbano na região de Passo Fundo**. Passo Fundo: EdUPF, 2004.
- FRANDOLOSO, M. A. L.; SCORSATTO, E. N.; BOFF, N. C.; PANHOSSATT, D. Beira-Trilhos: a Extensão Universitária e o direito à cidade. **Revista Caminho Aberto**. Instituto Federal de Santa Catarina, n. 15, jul-dez 2021, p. 18-32.
- FREIRE, P. **Extensão ou comunicação?** Tradução de Rosisca Darcy de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- FREIRE, P. **Pedagogia da esperança**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativa populacional**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/passo-fundo/panorama>
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO. **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**. Inventário das estações 1874 – 1959. Porto Alegre: Editora Pallotti, 2002.
- KRENAK, A. **Ideias para adiar o fim do mundo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2020.
- ROLNIK, R. Paisagens para a renda, paisagens para a vida. **Revista Indisciplinar**, Belo Horizonte, v. 5, n. 1, jul-out 2019. p. 18-45.
- TOMMASINO, H.; CANO, A. Modelos de extensión universitaria en las universidades latinoamericanas en el siglo XXI: tendencias y controversias. **Universidades**, UDUAL/México, n. 67, jan-mar 2016. p. 7-24.