

#### ***4. Atividades, espaços e urbanidade***

De acordo com as bases metodológicas definidas para análise da construção da cidade, se busca através do conhecimento das iniciativas político-institucionais, religiosas e das próprias elites envolvidas neste processo, entender os mecanismos e estratégias utilizadas e como tudo isto concorre para a conformação do espaço urbano.

Conhecer e analisar os esforços dos habitantes para o desenvolvimento da região, as facilidades e óbices encontrados em seus vários momentos históricos, permitem acompanhar o crescimento e perceber que, a história desta povoado apresenta, desde o início da ocupação, uma constante fatalidade que se repete em ciclos temporais, alternando períodos de crescimento com crises políticas, que impõe aos habitantes uma frustração em suas expectativa de alcançar uma almejada urbanidade.

Apesar das dificuldades, até que no final do século 19 e início do 20, a cidade consegue alcançar uma posição importante dentro do cenário do Estado rio-grandense, colocando-se entre as suas principais cidades. Isto se refletirá no espaço urbano, onde, sua arquitetura preservada ainda nos dias de hoje, é um documento que permite realizar uma leitura do que representou este período. Logo após este crescimento, novamente haverá um declínio, com reflexos em todas os seus aspectos urbanos.

Esta decadência que segue ao momento de desenvolvimento maior do Município, foi um dos fatores que manteve intacta boa parte do patrimônio urbano construído do período áureo do desenvolvimento. Foi um ativo que ficou naquele cenário, facilitando, ao menos, uma possibilidade de conhecer aquele

período importante na história urbana local. Além disso, este patrimônio urbano se reveste de grande importância também como um elemento potencializador de recursos para a cidade, na medida em que desperta interesse a um setor turístico de visitantes que procuram conhecer produções materiais com expressivo significado histórico-cultural.

Para organizar o conhecimento desta realidade, pode-se classificar o espaço urbano da cidade, de acordo com sua especificidade funcional, visto que, apesar da pequena escala da povoação, se detecta a existência de uma lógica no zoneamento desde os primeiros momentos da urbanização.

#### **4.1. Atividades econômicas rurais**

##### ***As estâncias: espaços característicos da fronteira sulina***

"L'importance de l'élevage explique que l'estancia ait été au point du vue social comme au point de vue économique la cellule fondamentale du Rio Grande do Sul".<sup>198</sup>

Um dos espaços característicos desta região é o que corresponde ao das estâncias de criação. Estas "terras sem dono", como era identificada esta imensa capitania que não possuía donatários, ou se os possuía, nunca tomaram posse, também conhecida como "imenso deserto", que separava a Ilha de Santa Catarina e Laguna da Colônia do Sacramento,

<sup>198</sup> Saint-Hilaire, op.cit., p.47.

teve nas estâncias e no gado um resistente bloco defensivo que os portugueses criaram para enfrentar os espanhóis e garantir a posse daquele território, nos tempos de conquista desta fronteira<sup>199</sup>.

A região de Jaguarão se caracterizou desde seus primeiros tempos, pela criação de gado nas estâncias. Estas propriedades eram formadas por grandes extensões de terra onde os animais eram criados soltos no campo, herdeiras diretas das sesmarias distribuídas pelo governo português no início do povoamento desta região. O lugar onde se desenvolveu a pecuária, "o ouro do Rio Grande"<sup>200</sup>, foi também um centro de irradiação social e político, núcleo formador do patriarcado rural e da democracia camponesa.<sup>201</sup>

No final do século 18 e início do 19, as sesmarias davam origem ao latifúndio, na época em que o estancieiro começa a emprestar maior importância à terra, que até aquele momento ainda não tinha grande valor. Logo as propriedades começam

<sup>199</sup> Muitos autores gaúchos desenvolveram o tema da "estância de criação", como célula inicial da vida social rio-grandense. Destacaria entre estes, o estudo de Spalding, Walter, *Gênese do Brasil-Sul*, Porto Alegre Ed. Sulina, 1953.

<sup>200</sup> Uma passagem serve para ilustrar a importância do negócio de gado na região: conta-se que o imperador D. Pedro II, viajando pelo Rio Grande, na época da invasão paraguaia, em palestra com determinada figura gaúcha perguntara qual seria o melhor negócio desta região e de imediato lhe foi respondido que era pecuária. E o segundo negócio melhor qual seria, continuou S. Majestade. A pecuária, respondeu novamente o interpelado e então o Imperador fez mais outra pergunta: "qual seria o terceiro melhor negócio. Ainda a pecuária, disse-lhe o homem..." (Laytano, op.cit., p. 73)

<sup>201</sup> Laytano, op.cit., p. 55

a ser definidas, cercadas e as confrontações se delineavam, inicialmente aproveitando os acidentes geográficos da região, complementados com alguns marcos. Rapidamente as melhores terras foram ocupadas.

Quanto aos rebanhos, ainda não se pensava em espécies ou seleção, apenas em quantidade. O gado crioulo da região platina, formava os grandes rebanhos dos estancieiros do Rio Grande do Sul e encontrava-se o em estado de selvageria. Só em períodos posteriores, mais próximos do final do século 19, com os melhoramentos tecnológicos alcançando as tarefas do campo, como por exemplo o banho de desinfetante nos animais e outros tratamentos para seu aprimoramento, é que o rebanho foi perdendo seu estado selvagem. Em pleno século 19 ainda encontrava-se grande parte do gado gaúcho em sua situação primitiva.

Lidar com essas tropas de animais constituía ato de heroísmo, e alçar o gado pelas fronteiras ou nas guerras e revoluções e mesmo cuidá-lo nas três léguas de sesmaria que deveriam ter cada fazenda, demandava coragem e perícia.

Os oficiais de vaqueanos, capatazes e peões tinham uma significação quase militar. Estes últimos, apesar da identificação do nome com os peões combatentes da idade média, que lutavam a pé e armado de lanças, andavam sempre a cavalo. Aliás, é muito comentada esta relação do gaúcho com o cavalo. Conta-se que o gaúcho do século 19

para ir no bar da esquina tomar uma cachaça, nunca iria a pé, andava sempre acompanhado do seu cavalo<sup>202</sup>.



Fig. 63: Gravura do séc. 19, focalizando uma parada de diligências, na região do pampa.

### **A construção do espaço "quase militar" das estâncias**

Nos seus momentos iniciais, à rusticidade da vida no campo correspondia sua maneira de habitar, de forma simples, pouco conforto, onde a habitação deveria cumprir com sua função mais imediata, ou seja, aquela de dar abrigo.

"Suas habitações se reduzem geralmente a ranchos ou choças cobertas de palha, com paredes de paus verticais fincados na terra e rejuntados com barro, sem caiação; e na maioria, sem portas

<sup>202</sup> Layetano, op.cit. p.107

nem janelas, se não quando muito, de couro. Os móveis são pelo comum um barril para água, uma panela e um banquinho, sem toalhas, nem nada mais [...] e suas asquerosas habitações estão sempre rodeadas de montões de ossos e carne podre [...]"<sup>203</sup>

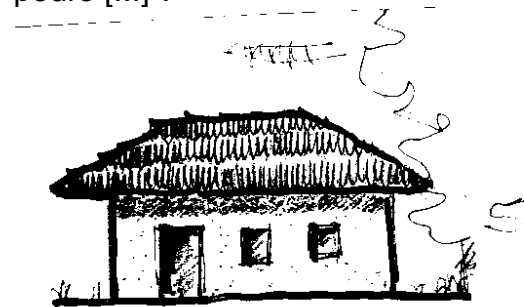


Fig. 64: o "rancho", segundo a descrição de Félix de Azara

A estância primitiva era uma espécie de feudo patriarcal. Rodeando mais ou menos a casa do estancieiro, erguiam-se muitas habitações, nem sempre tão rústicas como a descritas acima, nas quais habitava o pessoal envolvido no funcionamento do estabelecimento, ou seja seus empregados. Também se construíam novas edificações para os filhos, na medida que se casavam. Para a implantação deste conjunto de construções não havia qualquer padrão pré-estabelecido:

<sup>203</sup> Azara, Felix de, *Viajes por la América Meridional*, Madrid: ed. Espasa, 1969. citado por Gutierrez, Ester J., in *Negros, Charqueadas e Olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*, Pelotas: Ed.Univeristária, 1994.

"Em tais edificações primava a conveniência do momento, não havendo nelas ordem, nem simetria de classe alguma".<sup>204</sup>

Devia se construir na medida que a necessidade exigisse e era comum que estas ampliações ocorressem na forma de "puxados", que era como se identificavam (ainda hoje esta terminologia é utilizada com o mesmo fim) os acréscimos construtivos acoplados no corpo das construções existentes, aproveitando-se uma ou mais parede de sua estrutura e "puxando-se" o telhado para cobrir este aumento.

Este grupo de construções, onde se destacava a casa do proprietário, geralmente ocupava um local privilegiado geograficamente, dominando a paisagem circundante, composta ainda pelas casas do capataz; dos empregados mais próximos da família; casas de hospedagem; depósito de mantimentos, etc. Nas estâncias maiores e distantes do povoado, era comum a construção de uma pequena capela e, muitas vezes até de cemitério.

As "mangueiras", locais destinados ao trabalho com o gado e próximas à morada do fazendeiro, eram freqüentemente rodeadas por uma mureta de pequena altura, feita de pedra, material encontrado com facilidade na região.

Algumas estâncias maiores possuíam senzalas - habitações para os escravos - no fundo da casa principal, e, embora as senzalas tivessem escassas janelas com grades e fossem cercadas de muro ou fechadas por portão, alguns

<sup>204</sup> Apontamentos, op.cit., p. 217.

historiadores afirmam que a liberdade que os negros gozavam era igual à de qualquer homem do campo.<sup>205</sup>

Há autores no entanto, que defendem a tese que o perigo que o lado exterior aportava, não era maior que o perigo interno representado pelo escravo, utilizando como argumento de defesa desta idéia, o próprio partido arquitetônico das sedes de fazendas, com a parte residencial protegida "contra o perigo proveniente do pátio", que era o local de concentração dos escravos, os quais representavam um perigo permanente de revolta contra seus donos. Concluem que esta arquitetura é uma prova de inconsistência da tese de que os escravos teriam recebido um bom tratamento nas fazendas pecuaristas do Sul<sup>206</sup>.

Os costumes e a tradição, os hábitos e as lendas, a economia e a literatura gaúcha, estão enraizados na estância, com sua administração independente, em que cada proprietário procurava se cercar de pessoas de confiança que garantissem a posse da terra e do gado. Afinal uma das obrigações do sesmeiro era a defesa de sua terra por meio de seu clã, em caso de ataque de forças invasoras<sup>207</sup>.

Este estado de coisas haveria de condicionar profundamente a ocupação do espaço e a arquitetura das sedes e instalações destas sesmarias. Ao contrário do que acontecia no restante do País, elas seriam implantadas em postos estratégicos, como no topo de colinas, a fim de permitir ampla visão sobre a propriedade, como meio de controlar o

<sup>205</sup> Laytano, op.cit., p. 92

<sup>206</sup> Weimer, op.cit., p.39

<sup>207</sup> Weimer, op.cit., p.38

movimento destes eventuais invasores. Muitas destas construções mantinham uma vinculação formal direta com as construções militares, com uso de elementos que serviam para imprimir maior solidez e facilitar a defesa da propriedade.

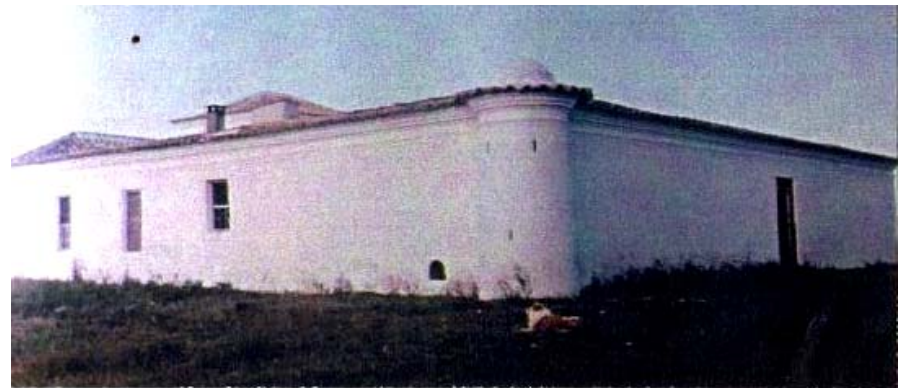


Fig. 65: Sede de estância "fortificada", no interior do município de Jagurão.

Para alguns historiadores, esta "estância fortificada", que se constitui num espaço dos mais característicos da região da *campanha* gaúcha, assumiria estas formas tão sólidas e impenetráveis como uma forma de compensar o precário sistema de fortificações do Rio Grande do Sul<sup>208</sup>.

<sup>208</sup> Pereira da Cruz, Glenda, *Processo de Urbanização do Rio Grande do Sul*, in Cadernos de Arquitetura da FAU, Porto Alegre:Ed.UFRGS, 1994.p. 112

A Estância São João, distante aproximadamente 3 léguas da cidade de Jaguarão, pela estrada do Juncal abaixo, é um dos ricos exemplares arquitetônicos que sobreviveram quase que incólumes à reformas e adaptações até os dias atuais. Trata-se de um exemplo tipológico de sede de estância do século 19, onde se incorporaram alguns elementos arquitetônicos para garantir a defesa da propriedade e do seu entorno.

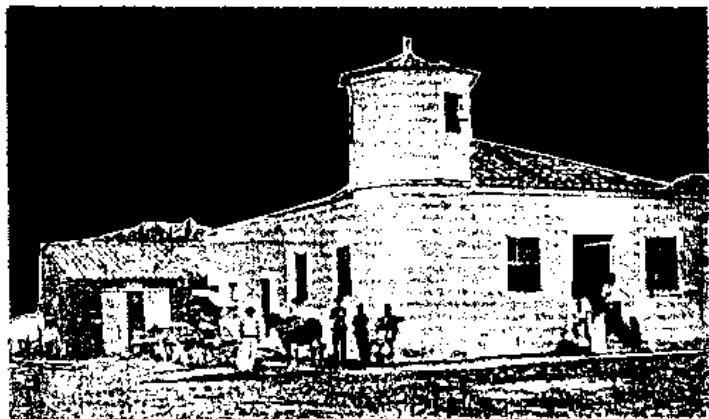


Fig. 66: Sede da Estância São João, interior do município de Jaguarão

A maioria dos estancieiros morava em casa baixa, de um piso. Até a metade do século 19, praticamente inexistiam os sobrados, sendo comum em alguns casos o uso de um mirante - ponto elevado da construção de onde se descortinava vasta paisagem, que servia tanto para defesa como para controle do gado. Este elemento não chegava a caracterizar uma casa assobradada. Alguns destes exemplos são muito interessantes, como a sede da Estância das Figueiras, que conferia a este mirante uma posição de

destaque na construção, cuja linguagem se aproximava de algumas tipologias coloniais espanholas, com uso de platibanda; grandes aberturas; janelas de peitoril baixo e outros elementos que a distanciavam das tradicionais construções colonial portuguesas.



Fig. 67: Alguns exemplos de sede da estância (das Figueiras) no interior do município, evidenciam a influência da fronteira na sua arquitetura composta por elementos característicos da colônia espanhola.

Algumas tentativas de explicar o caso das construções rurais sulina não adotarem a tipologia do sobrado chegam quase ao bizarro: certos autores afirmam que o rio-grandense não precisou de sobrado para morar, porque “a coxilha é descortinada mesmo de uma casa baixa” e que “o gaúcho somente anda a cavalo, portanto é fácil de ser observado”<sup>209</sup>.

<sup>209</sup> Layetano, op. cit., p.92

Na segunda metade do século 19, depois da Guerra do Paraguai, quando o Rio Grande do Sul atravessou nova fase de progresso, surgiram alguns sobrados no meio rural, embora as tradicionais casas térreas continuassem a ser construídas ainda na metade do século 20. Mais uma vez surge especulações, agora sobre a prática da construção assobradada, que poderia ser uma simples imitação das construções do nordeste brasileiro.<sup>210</sup> São comentários que não acrescentam dados concretos a respeito do tema. Trazem uma interrogação ao nível do significado que teria o uso de determinada tipologia construtiva, mas sem aprofundar a discussão.

O que parece mais razoável, é o fato de que o uso da tipologia de casa baixa de uma planta, obedeceu mais a uma questão de costume e de economia, do que de necessidade. As casas de estâncias eram casas simples, tanto no que se referisse aos seus aspectos formais, tecnológicos e detalhes construtivos de acabamento. Seu conforto estava nos espaços relativamente amplos, no uso de muitas lareiras para o aquecimento no rigor do inverno e na quantidade de provisões que comumente dispunham, onde muitas vezes seus estoques de víveres eram maiores que nos próprios armazéns<sup>211</sup>.

Uma característica das casas de estâncias rio-grandense, que as diferenciam das do resto do país, era a falta do alpendre, este elemento arquitetônico que pode ser considerado como marca registrada da arquitetura rural brasileira, embora sua

proveniência é eminentemente ibérica.<sup>212</sup> Muitos autores já escreveram sobre a importância do alpendre na arquitetura brasileira, desde suas funções climáticas, como moderador de calor, até seus aspectos sociológicos, como selecionador de pessoas e atividades<sup>213</sup>. Não se pretende estender este tema, apenas concluindo que é perfeitamente lógico pensar que a dispensa da utilização dos alpendres nas casas de estâncias sulinas, se deu fundamentalmente por questões climáticas. Durante as estações frias, este elemento impedia a entrada do sol nas habitações da casa, da mesma forma evitava que as paredes externas absorvessem calor para trocar com o ambiente interno, gerando um desconforto desnecessário.

Durante muito tempo, permaneceu de forma intensa a linguagem da arquitetura colonial na construção das sedes de fazenda na região. No último quarto do século 19, quando se alteravam significativamente os padrões construtivos na arquitetura urbana, isto não ocorria nas sedes das fazendas, que melhoravam suas condições de conforto, mas mantinham aquela estrutura construtiva característica dos tempos colonial. Ainda hoje, é possível encontrar prédios em construção no meio rural, buscando uma identificação formal com as sedes de fazendas do século 19, uma linguagem que ficou conhecida de forma popular como "estilo colonial".

O Rio Grande exportava charque, couro e todo subproduto retirado dos animais e, no frete de retorno, comprava uma infinidade de coisas e produtos industrializados, desde

---

<sup>210</sup> Layetano, op. cit., p.92

<sup>211</sup> Layetano, op. cit., p.93

<sup>212</sup> Lemos e Corona, op. cit., p.32.

<sup>213</sup> No clássico trabalho do sociólogo Gilberto Freire, "Casa Grande e Senzala".

fazendas e bijuterias francesas, até material para construção e uso das casas, como aberturas, ferragens, móveis e todo tipo de material de acabamento.

Em razão das estâncias se constituírem em locais de grande concentração de pessoas, conseqüentemente eram grandes consumidores dos produtos importados, como vinho português e catalão, além de "coisas finas" como atum, presunto e mesmo macarrão.<sup>214</sup>

As famílias dos estancieiros moravam quase todo o ano fora, na propriedade rural, e somente no inverno se transferiam para a cidade, razão pela qual a casa da campanha era mobilizada às vezes com mais cuidado do que a da cidade.

Foi a partir da segunda metade do século 19 que a indústria pastoril tomou impulsos e nova orientação, com maneiras mais atualizadas e científicas de tratar os processos de criação, com modificações visando à modernização também nas instalações e dependências para a prática das tarefas com o gado.

Os reflexos destes melhoramentos estenderam-se até na maneira de viver dos seus habitantes, com preocupações de conforto que até então inexistiam na dura vida dos trabalhos do campo. Alguns relatos de viajantes, contêm descrições detalhadas que permitem conhecer um pouco daquelas instalações, como nesta descrição da Fazenda Carolina, próxima das nascentes do Arroio Juncal. Esta propriedade era considerada, no final do século 19 e início do 20, o melhor estabelecimento de Jaguarão no que se referia a

---

<sup>214</sup> Laytano, op. cit., p.93

acomodações<sup>215</sup>. A casa de moradia, possuía 23 salas e quartos, construída de alvenaria, 4 galpões para animais, bretes, mangueiras de pedra, etc.



Fig. 68: Fazenda Carolina, interior do município de Jaguarão

Na frente da casa-sede da Fazenda, havia exemplares de flores raras, vindas da Europa e do Prata, em extensas armações de parreiras em forma de avenidas, viveiros para pássaros e para aves, açudes para aguadas permanentes, plantações de arvoredos para sombra, pomar com frutas especiais e outras benfeitorias.

A sede da Estância Carolina possui tipologia típica das casas de estância do sul do Brasil. Utiliza elementos e detalhes construtivos que remontam a época colonial: telhado "tipo português" (telha capa-canal) com beirais que avançam sobre

---

<sup>215</sup> Apontamentos, op.cit., p.320



o plano das paredes; cunhais e contra marcos salientes nas paredes e aberturas de verga reta, com janelas de guilhotina composta de pequenos quadros de vidros.

### **A participação dos escravos na construção do espaço fronteiriço**

O escravo foi à mão-de-obra por excelência na charqueada – indústria de carne salgada e de subprodutos do gado – e também na estância, lugar de criação deste gado, embora seja necessário analisar as diferenças de sua atuação nestas duas atividades. Desempenhava várias funções, tanto urbanas como rurais. Fazia um trabalho doméstico na manutenção da casa; de ganho, quando possuía alguma profissão, podendo ser pedreiro, sapateiro, oleiro, sendo que nestes casos entregavam parte dos ganhos a seu senhor; trabalhavam na lavoura das chácaras próximas às cidades; e também desempenhavam funções no campo, nas estâncias, fosse como peão, domador, tropeiro e até capataz.

Muitos negros resistiam ao escravismo. Para isso fugiam e organizavam-se em "quilombos", que era uma comunidade de escravos fugidos estabelecidos em algum lugar isolado e desabitado qualquer, que podia ser uma forma do negro libertar-se da escravidão<sup>216</sup>. No século 19 os quilombos

---

<sup>216</sup> São importantes os estudos deste tema da escravidão no Rio Grande do Sul, entre outros, os trabalhos de MAESTRI F<sup>o</sup>, Mario J., *O escravo gaúcho*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

proliferaram pela Província, principalmente nas cercanias de Pelotas e para o norte da Província.

Os estancieiros não eram, de modo geral, grandes senhores de escravos. Alguns autores justificam esta realidade pelo tipo do trabalho que se realizava na estância, que nivelava muito o patrão com a peonada. Uns dependiam dos outros e corriam os mesmos riscos. Além disso o trabalho campeiro sempre foi uma espécie de atividade que incorporava um pouco do esportivo que proporciona prazer a quem o executa e, por isso, muito bem aceito pelos patrões e seus familiares. Nunca foi um trabalho considerado vil, desprezível e penoso. Outros historiadores, menos românticos, procuram justificar esta situação devido à falta de capital que não permitiu aos fazendeiros gaúchos a compra de muitos escravos, além do fato de que não se precisou empregar capital para a compra de escravos negros em grande escala, porque os trabalhos do campo exigiam pouca gente<sup>217</sup>.

Os negros das estâncias eram utilizados, principalmente para trabalhos de agricultura e para afazeres domésticos. Tinham tratamento parecido ao dispensado aos peões assalariados. Saint-Hilaire registrou, a propósito "Não há, em todo Brasil, lugar onde os negros sejam mais felizes".<sup>218</sup>

---

<sup>217</sup> São importantes os estudos deste tema da escravidão no Rio Grande do Sul, entre outros, os trabalhos de MAESTRI F<sup>o</sup>, Mario J., *O escravo gaúcho*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

<sup>218</sup> Saint-Hilaire, Auguste. op. cit.

Trata-se de uma opinião particular, embora isto não garanta grande vantagem, pois da maneira que coloca parece que, entre tanta felicidade, nas estâncias gaúchas ainda eram mais felizes. Quem sabe, por uma questão de justiça, ficaria melhor que a colocação do militar-viajante-naturalista francês, se desse no sentido de que ali nas estâncias, os negros eram menos infelizes.

Conclui, sua justificativa afirmando que os negros participantes das lides campeiras, junto com os brancos, terminavam seus companheiros, seus capangas e pajens, em vez de verdadeiros escravos.

Também era verdade que muitos negros desfrutavam uma convivência familiar com os proprietários da estância, como as mucamas, que freqüentemente, além dos serviços caseiros, acompanhava pessoas da família do senhor e às vezes era ama-de-leite.

Quanto à situação dos escravos nas charqueadas, esta era bem diferente. As relações entre negro e o proprietário eram iguais, senão piores que as verificadas no resto do Brasil escravocrata., o que levou o viajante Nicolau Dreys, a escrever: "Uma charqueada bem administrada é um estabelecimento penitenciário"<sup>219</sup>.

---

<sup>219</sup> Dreys, Nicolau. "Notícia descritiva da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul", Porto Alegre, SEC-IEL, 1961

A propósito dessa colocação de Dreys, o sociólogo Fernando Henrique Cardoso<sup>220</sup> opinou que esta afirmação que esta caracterização da charqueada feita pelo viajante era apenas parcialmente correta, pois numa penitenciária, o prisioneiro teria uma expectativa de liberdade e, por isso, poderia sujeitar-se às restrições e ao regulamento na esperança de sobreviver ao cativo, coisa que o escravo não encontrava nas normas impostas na charqueada. A única perspectiva para o escravo era a fuga, para refugiar-se nos "quilombos", que, como foi visto, eram locais escondidos no interior da província, de difícil acesso e geralmente fortificados.

Era evidente que este regime de trabalho não sendo competitivo, trazia grandes prejuízos econômicos. A produção do escravo era menor do que o empregado livre e, sem maiores incentivos para o trabalho, seu o produto era geralmente grosseiro e de má qualidade.

A concorrência com as charqueadas do Uruguai e Argentina ficava prejudicada, pois estes estados, além de possuírem gado de melhor padrão, vantagens de taxas para exportação, trabalhavam com mão-de-obra assalariada, com mais rendimento e qualidade.

Para completar o quadro, o escravo por sua vez, não recebia pagamento, portanto não tinha expressão como consumidor. Em vez disso, o empregado assalariado representava um mercado consumidor e comprador de importância crescente.

---

<sup>220</sup> Cardoso, Fernando Henrique, "Capitalismo e Escravidão no Brasil Meridional", Ed. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1977.

Havia ainda o fato do capital imobilizado para compra do escravo, que representava uma parcela muito grande no investimento exigido pelo negócio, impedindo o investimento em melhorias na tecnologia da produção. E este preço foi aumentando à medida que os interesses da Revolução Industrial exigiam a substituição do trabalho braçal por máquinas e promoviam o combate à escravidão.

A valorização do negro trouxe para as charqueadas gaúchas grandes prejuízos, não apenas pelo aumento do preço da aquisição desta mão-de-obra, como também pela evasão de escravos para o centro do país, que estava em condições de pagar melhor pela "mercadoria".

Em 13 de maio de 1888 foi abolida definitivamente a escravidão no Brasil. Em fevereiro do ano seguinte, para comemorar aquela "gloriosa data"<sup>221</sup>, a Câmara decide levantar uma "estátua da Liberdade" num espaço privilegiado na praça central da cidade, que naquela época possuía, como em tantas cidades sul-americanas, o nome de Praça da Independência.

### ***As Charqueadas: um potencial econômico encalhado pelo sangradouro da Lagoa Mirim***

A região de Jaguarão possuía fortes atributos que lhe conferiam potencial para se transformar num grande centro

---

<sup>221</sup> Conforme comunicação que constante em ata nº 1559, da CMJ, de 21 de fevereiro de 1889.

saladeiro. Esta indústria que tanta riqueza trouxe para alguns municípios, poderia ter sido mais bem aproveitada nesta fronteira.

O desenvolvimento da lavoura nas regiões do Centro e do Norte do país durante o século 19, garantiu um mercado para o "charque", a carne bovina salgada e cortada em mantas, produto que por quase 100 anos foi básico na economia rio-grandense, acompanhado pelos demais produtos da indústria saladeril, como couros e gorduras entre outros.

Esta região perdeu a oportunidade de ter alcançado um progresso mais expressivo na época em que as charqueadas eram a principal indústria do Rio Grande do Sul, embora possuísse todas as facilidades para tal: abundância de gado e a ligação hidroviária indispensável naqueles tempos de difíceis comunicações terrestres. O município possuiu algumas empresas desta natureza, mas que não assumiram o porte daquelas localizadas no entorno de Bagé e Pelotas. Este território continuou se notabilizando com a criação de gado, o qual era embarcado para a indústria saladeira daquelas cidades.

Considerando-se que a técnica de fabricação do charque utilizada pela indústria rio-grandense teve influência da região platina; que a vizinha região de Pelotas foi o principal núcleo saladeiro rio-grandense e que Jaguarão possuía gado em abundância e ligação hidroviária com o porto marítimo de Rio Grande, é lamentável que tenha perdido a oportunidade de alcançar um desenvolvimento mais expressivo nesta área.

Uma das razões a que se atribuem a falta de prosperidade desta produção industrial neste território, era devido aos muitos períodos de lutas que este lugar fronteiriço sofreu:

“Até 1865 perdurou esse estado de coisas, essa série de fatos que prejudicavam a riqueza de Jaguarão, resultando mesmo o desaparecimento de 7 charqueadas que, devido aos motivos expostos e reclamados (período de guerras, permanência de bandos de criminosos, foragidos e perigosos), se foram localizando noutros pontos da Província, onde, de certo modo, a paz era mais acentuada e a garantia de bens era mais bem defendida do que aqui, ponto extremo, durante muitíssimos anos quase abandonado, ou melhor deserdado dos outros pontos da Província”<sup>222</sup>

A localização das primeiras charqueadas dependia, essencialmente, do transporte por água, pois o abastecimento de sal, indispensável ao preparo do charque e a salga dos couros, exigia obrigatoriamente um porto em conexão com o mar, porque o sal era todo importado, principalmente de Cadiz.

O charque e os demais produtos das charqueadas, destinados na quase totalidade a outros mercados, precisavam ir por água até chegarem a Rio Grande, único porto marítimo exportador do Rio Grande do Sul. Apenas o gado, matéria-prima essencial, tinha condições de atingir a

---

<sup>222</sup> Apontamentos, op.cit., p. 275

charqueada por seus próprios meios, conduzido por via terrestre.

A população parecia consciente das vantagens que poderia conseguir por sua localização às margens de um rio navegável, comunicado com as cidades mais importantes do Rio Grande do Sul, razão pela qual foram insistentes as reivindicações para o governo da província, para execução de obras que desobstruíssem os baixios existentes no local conhecido por "Sangradouro" da Lagoa Mirim. Desta obra, com a resolução definitiva dos problemas que dificultavam a navegação dependia a prosperidade e o desenvolvimento da indústria e do comércio, atividades que em certas épocas de seca, quase paralisavam pelas dificuldades de comunicações.

É interessante o fato de que o governo às vezes se mobilizava e parecia atender finalmente esta solicitação, realizando obras para a desobstrução dos baixios, mas na prática os problemas não apenas continuavam, como inclusive se ampliavam. Talvez as obras que se realizavam não possuíssem a envergadura necessária, requerendo na realidade de uma intervenção de maiores proporções, ou então, como se pode verificar através em documentos da Câmara, fossem estes problemas devido à imperfeição dos trabalhos e sua má direção<sup>223</sup>.

No final da década de 80 a situação complicou de tal maneira que era comum que entre os meses de outubro e dezembro, por causa da estiagem, a navegação ficasse completamente

---

<sup>223</sup> Apontamentos, op.cit., p.275

paralisada, aumentando consideravelmente os valores de frete, com incidência direta no preço dos produtos.

Aos problemas da navegação também se atribuía a diminuição do número de charqueadas na margem do rio Jaguarão, pois estes estabelecimentos não poderiam suportar os grandes prejuízos ocasionados pelos obstáculos que se opõe à franca navegação<sup>224</sup>.

Com as dificuldades de comunicação via fluvial e, afastado do mercado consumidor de Bagé pela linha férrea que ligou esta cidade a Pelotas e Rio Grande, ficou Jaguarão entregue a seus próprios recursos e das vantagens que poderia conseguir junto aos seus vizinhos de fronteira. Afinal tanto a criação de gado, como a industria saladeira, poderia se beneficiar da vantagem desta vizinhança, cuja qualidade do gado uruguaio era incontestavelmente superior àquela com que se abasteciam as principais zonas de charqueadas do Estado, vale dizer, a região de Pelotas.

## O espaço das charqueadas

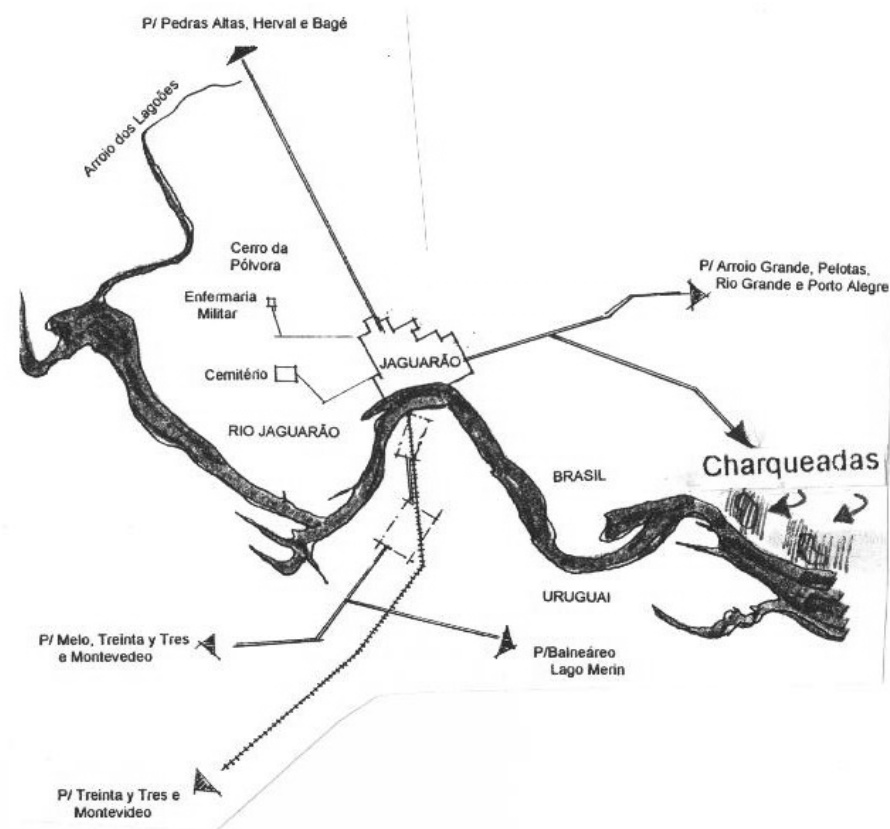


Fig. 69: Localização das charqueadas em Jaguarão

<sup>224</sup> Apontamentos, op.cit., p.157

Muitos viajantes deixaram minuciosas descrições do funcionamento destas indústrias, algumas dos quais conservam até hoje suas dependências básicas, constituídas do galpão de charquear, o armazém de depósito, a graxeira, a “barraca de couros, a casa do capataz e dos caixeiros, a senzala e, muitas vezes, a residência do dono”.

Além do funcionamento em si dos estabelecimentos saladeiros, onde a mão-de-obra escrava era explorada ao máximo, como foi visto no item anterior referente às estâncias, existem muitas descrições sobre o mau aspecto destas indústrias, principalmente as mais antigas, antes de incorporar processos de produção mais modernos:

“Há não sei que de revoltante e, ao mesmo tempo, cativador nestes grandes matadouros: os trabalhadores negros, seminus, escorrendo sangue; os animais que lutam; os soalhos e sarjetas correndo rubros; os feitores estólidos, vigiando, imóveis, sessenta mortos por hora; os montes de carne fresca dessorando; o vapor assobiando das caldeiras, a confusão que, entretanto, é ordem. Tudo isso se combina para formar uma pintura tão peregrina e horrenda quanto pode caber na imaginação...”<sup>225</sup>

Uma charqueada juntava tudo o que podia desagradar aos sentidos humanos, mas sua característica principal era o mau

<sup>225</sup> Observações de Smith, Herbert H, Do Rio de Janeiro a Cuyabá, São Paulo: Comp. Melhoramentos, 1922, citado por Marques, Alvino da Fontoura, "Evolução das Charqueadas Rio-grandenses", Martins Livreiro Editor, Porto Alegre, 1990 p.40.

cheiro, que podia ser localizado de muito longe do estabelecimento.

Inicialmente, os espaços de trabalho em geral eram simples e rústicos, praticamente se reduzindo a galpões de madeira abertos. Com o progresso vieram as construções mais definitivas, mais sólidas e bem acabadas.

Houve períodos, durante o século 19, que chegaram a funcionar quase uma dezena destas indústrias nas margens do rio Jaguarão. Com as freqüentes crises e dificuldades na região, muitas fecharam, outras reduziram sua produção praticamente para o consumo próprio, embora tenha que se destacar duas empresas que atingiram um porte significativo de produção de charque: a Charqueada União e a Charqueada de Zeferino Lopes de Moura.



Fig. 70: Charqueada União, localizada às margens do Rio Jaguarão

A Charqueada União foi fundada em 1848, passou por diversos proprietários e alcançou os primeiros anos do século 20 ainda em funcionamento, chegando a abater mais de 300 reses por dia, com um total de 70 funcionários em serviço. No final do século 19 vai construir, junto às suas instalações, uma indústria de para conservas de carne e frutas.

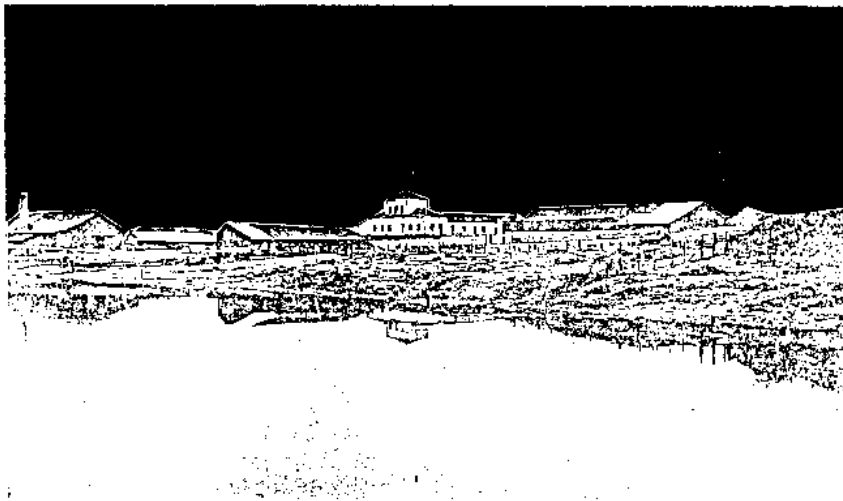


Fig. 71: Charqueada do Coronel Zeferino Moura, seguindo a lógica locacional facilitada pelo rio.

A charqueada do "coronel" Zeferino Lopes de Moura, fundada também na metade do século 19, foi importante na economia jaguareense, chegando a possuir mais de sessenta

empregados, com instalações bastante apropriadas para a atividade da salga<sup>226</sup>.

Ambas estavam localizadas à margem esquerda do rio Jaguarão, com acesso através da conhecida "Estrada das Charqueadas", um dos vetores pelos qual ocorria a expansão física da cidade, atraída pela presença destes estabelecimentos industriais.

---

<sup>226</sup> Apontamentos, op.cit., p. 323.

### ***As chácaras: produção diversificada, garantia de abastecimento e conforto.***

Um tipo de propriedade produtiva rural que ocorre com muita frequência em todo Brasil, desde os tempos coloniais, foram as "chácaras". Tratavam-se de pequenas propriedades privadas, localizadas na periferia dos centros urbanos, onde se realizava uma produção primária de subsistência, geralmente utilizando a mão-de-obra familiar e uns poucos escravos.<sup>227</sup>

Sua localização próxima ao perímetro urbano, era um incentivo para que algumas famílias procurassem este tipo de propriedade como solução também para fixarem sua residência. Era uma oportunidade para conseguir algumas vantagens que não encontravam na cidade, como por exemplo terrenos bem mais amplos que os localizados no centro urbano, com mais facilidades de abastecimento de gêneros e também compensar a falta dos serviços de infraestrutura<sup>228</sup>. Era comum a existência de córregos próximos para o abastecimento de água, ou então a construção de poços artesianos afastados dos terrenos saturados do povoado, entre outras atrações.

Uma característica da maioria das cidades coloniais sul-americanas era a falta de infra-estrutura e serviços urbanos. A questão do abastecimento em Jaguarão, sempre foi preocupante. A cidade enfrentava freqüentes períodos de

calamidade pública pela carestia de gêneros de primeira necessidade, causados por vários fatores, como por exemplo a falta de comunicação e impossibilidade de transporte nos períodos de estiagem. Na tentativa de controlar, ou diminuir os danos nestes momentos críticos, os administradores buscavam soluções, inclusive proibindo a exportação destes produtos e aplicando penas de prisão e multa para os infratores<sup>229</sup>. Eram tentativas que podiam amenizar a crise, mas que nunca resolviam definitivamente o problema.

As casas urbanas conseguiam resolver parcialmente o problema de abastecimento com algum pomar ou pequena produção de legumes e criação de aves ou porcos nos seus extensos quintais, mas não resta dúvida que a solução mais satisfatória poderia ser encontrada nas chácaras.

Infelizmente as plantas da cidade do século 19 não contemplam estes espaços que circundavam a cidade e que se estendiam também ao longo de algumas estradas da região, as quais foram, gradativamente, sendo incorporadas a malha urbana. A documentação existente não contempla detalhes de como se estruturavam os espaços construídos nesta periferia. Quais seriam as características destas edificações? Encontram-se registros ao nível de taxações sobre estes terrenos, ou então no sentido de que estas propriedades na periferia urbana não ocupassem servidões nem estradas, para não prejudicar o desenvolvimento da cidade, sob pena de severas multas<sup>230</sup>. Sabe-se que em

---

<sup>227</sup> Pereira da Cruz, (1992) op.cit., p. 115.

<sup>228</sup> Reis F<sup>o</sup>, op.cit., p.28.

<sup>229</sup> Apontamentos, op.cit., p. 135.

<sup>230</sup> Código de Posturas Municipais; Título 5: estradas e caminhos, art. 37: "Nenhum fazendeiro, dono de terras ou chácaras, poderá ocupar...."



Jaguarão se repetiu o exemplo de muitas cidades brasileiras, que possuíam algumas chácaras na periferia muito bem estruturadas, algumas inclusive pertencentes a grandes proprietários rurais, que optavam por este tipo de residência (fixa ou temporal), pelo conforto que podiam desfrutar.

Uma das chácaras mais famosas era a chamada Pompílio de Almeida Neves, rico comerciante e proprietário de terras nesta cidade. Havia ainda algumas chácaras periféricas ocupadas por pequenos proprietários e estruturadas de acordo com seus limitados poderes econômicos.

Pela documentação existente, observa-se que a partir do início do século 20, haverá um expressivo crescimento físico da cidade, em direção a periferia. A ocupação do espaço suburbano se dará sobre o terrenos destas chácaras mais próximas a cidade.

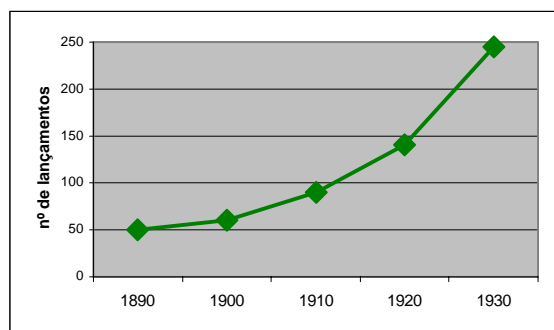


Fig. 72: Concessões de terrenos suburbanos. Observa-se uma ocupação intensa da periferia a partir do início do séc. 20.

### ***A agroindústria: início incipiente no século 19***

Além destas atividades rurais, deve-se destacar alguma iniciava para produção agro-industrial, onde algumas culturas prometiam boas possibilidades de desenvolvimento. Assim ocorrerá com o plantio de arroz, que possibilitará uma pequena exportação destes grãos, a partir da aproximação do final do século 19.

Nesta mesma época, houve uma atenção dos agricultores para a plantação de uva e a fabricação do vinho. Esta iniciativa chegou a alcançar alguma expressão no município e, apesar de promissoras perspectivas fruto da qualidade do solo e do clima, não houve o almejado progresso. O bom exemplo do que ocorria no vizinho estado uruguaio, região na qual esta cultura teve um crescimento vertiginoso<sup>231</sup>, não teve correspondência no lado brasileiro da fronteira.

Da mesma forma o trigo, cereal cultivado em grandes extensões de terra no Estado, teve na região de Jaguarão sua produção suficiente apenas para o consumo particular das fazendas, sem excedentes para exportação.

A indústria pastoril realmente era quem dominava as preocupações dos produtores da região, direcionando inclusive a agroindústria para seu suprimento, com a larga produção de milho e alfafa par consumo do próprio gado.

<sup>231</sup> A produção neste país começou em 1874 e, em 1906, os vinhedos ocupavam quase 5000 ha, onde trabalhavam 2630 peões. (Apontamentos, op.cit., p.226)

de forma que se ao nível de produção agrícola, produção produzia em larga escala ocorrerá com o milho e alfafa para consumo do próprio gado.

#### **4.2. Os espaços institucionais e espaços de urbanidade**

De acordo com as bases metodológicas definidas para análise da construção da cidade, se busca através do conhecimento das iniciativas político-institucionais, religiosas e das próprias elites envolvidas neste processo, entender os mecanismos e estratégias utilizadas e como tudo isto concorre para a conformação do espaço urbano.

Conhecer e analisar os esforços dos habitantes para o desenvolvimento da região, as facilidades e óbices encontrados em seus vários momentos históricos, permitem acompanhar o crescimento e perceber que, a história desta povoado apresenta, desde o início da ocupação, uma constante fatalidade que se repete em ciclos temporais, alternando períodos de crescimento com crises políticas, que impõe aos habitantes uma frustração em suas expectativa de alcançar uma almejada urbanidade.

Apesar das dificuldades, até que no final do século 19 e início do 20, a cidade consegue alcançar uma posição importante dentro do cenário do Estado rio-grandense, colocando-se entre as suas principais cidades. Isto se refletirá no espaço urbano, onde, sua arquitetura preservada ainda nos dias de hoje, é um documento que permite realizar uma leitura do que representou este período. Logo após este crescimento,

novamente haverá um declínio, com reflexos em todas os seus aspectos urbanos.

Esta decadência que segue ao momento de desenvolvimento maior do Município, foi um dos fatores que manteve intacta boa parte do patrimônio urbano construído do período áureo do desenvolvimento. Foi um ativo que ficou naquele cenário, facilitando, ao menos, uma possibilidade de conhecer aquele período importante na história urbana local. Além disso, este patrimônio urbano se reveste de grande importância também como um elemento potencializador de recursos para a cidade, na medida em que desperta interesse a um setor turístico de visitantes que procuram conhecer produções materiais com expressivo significado histórico-cultural.

Para organizar o conhecimento desta realidade, pode-se classificar o espaço urbano da cidade, de acordo com sua especificidade funcional, visto que, apesar da pequena escala da povoação, se detecta a existência de uma lógica no zoneamento desde os primeiros momentos da urbanização.

#### ***O espaço militar***

Como foi visto, Jaguarão é um caso típico do processo que ocorreu no sul do Brasil, onde se configura uma rede de cidades originadas a partir de acampamentos militares, que vão consagrar definitivamente a posse desta fronteira,

acompanhada da expansão econômica da pecuária.<sup>232</sup> É uma povoação que se desenvolve a partir do largo de desembarque da antiga fortificação, junto ao Rio Jaguarão. Esta presença militar se notará em todos momentos do desenvolvimento durante o século 19, com evidentes reflexos no espaço urbano.

Inicialmente foi a própria Guarda Militar, uma fortificação construída com limitados recursos, mas que será não só uma referência arquitetônica local, mas a própria razão da possibilidade de formação de um aglomerado no seu entorno

Ainda nos primeiros tempos, a praça central será conhecida como "Praça Militar", pois como foi colocado neste estudo, é o espaço urbano que se apresenta com funções nitidamente político-sociais. Ali se localizou um edifício que serviu como quartel militar durante um longo período.

Outros espaços urbanos também tiveram sua identificação com as atividades militares, sendo muito expressivo, tanto por sua localização, como por sua escala requinte construtivo, é o edifício conhecido como "Enfermaria Militar". Este edifício está localizado no alto do "Serro da Pólvora" (o próprio nome já indica a ligação com as coisas militares), um dos pontos mais altos do entorno urbano de Jaguarão, ocupando uma posição geográfico-política destacada na paisagem local.

Outros elementos que marcaram o espaço urbano na cidade e que estavam diretamente relacionados com esta função militar que o povoado sempre carregou, foram as "trincheiras".

<sup>232</sup> Pesavento, Sandra Jatthy, *História do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1990. p. 24.

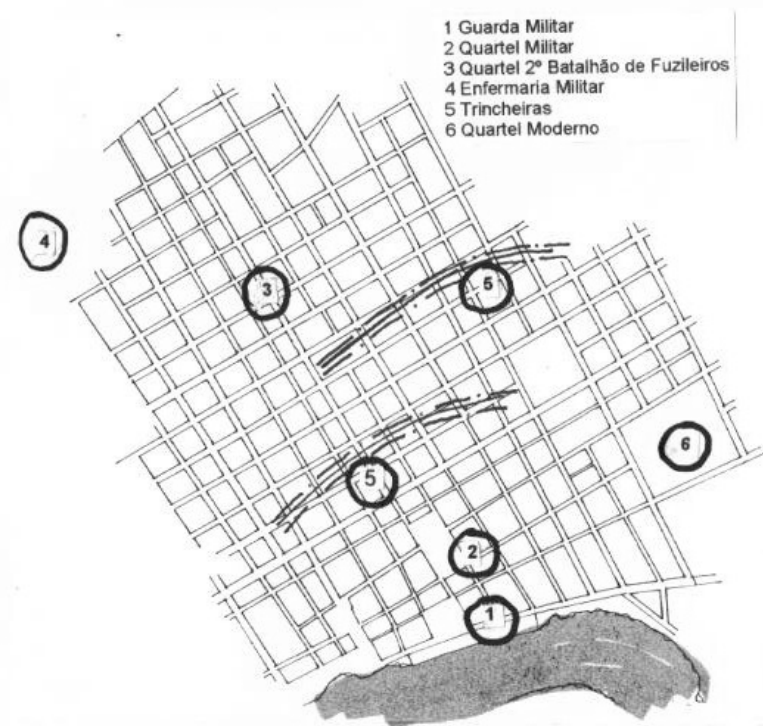


Fig. 73: O espaço militar dentro do perímetro urbano de Jaguarão.

Estas estruturas de defesa permaneceram até a metade dos anos 70, visto que quando se estudavam estratégias para melhorar o espaço físico da cidade, merece atenção uma discussão ocorrida no plenário da Câmara, para que se demolissem as antigas trincheiras que ainda existiam na cidade, as quais, conforme descrição feita pelo vereador Francisco José Gonçalves, encontravam-se "em estado lamentável", visto que não só estavam incompletas, como que destruídas em grande extensão, portanto sem função e porque estavam impedindo a expansão da cidade. Estas construções militares, feitas de taipa e sangas, tornaram-se profundos riachos, veículos de grande quantidade de areia para o rio, contribuindo para os problemas de navegação do Jaguarão.

No ano de 1875, um ofício do engenheiro da Câmara informava que "na 9ª quadra da rua General Câmara, esquina com a rua General Mena Barreto, existe uma porção de aterro e um grande fosso da antiga trincheira que obstruem completamente o trânsito, e bem assim um muro, que fora do alinhamento, quase fecha a rua". Acrescentava que, caso a Câmara entendesse conveniente à remoção do aterro e a demolição do dito muro, alguns moradores daquela rua prestar-se-iam a concorrer para estes trabalhos.

Observa-se que a relação que Jaguarão possuía com suas trincheiras e com seu passado histórico, no momento de sua expansão física urbana, vai repetir, com suas peculiaridades, um percurso semelhante ao de muitas cidades fortificadas em períodos de crescimento. Pode-se pensar que as trincheiras tinham uma função especial para a população de Jaguarão:

num primeiro momento representavam um segurança e quem sabe uma lembrança da questão bélica, presente no cotidiano dos cidadãos, traumatizados com a invasão de 65. Por outro lado se transformava num óbice ao crescimento físico, além de dificultar o trânsito, assobiar o rio, quem sabe um monumento a ser demolido e esquecido por tudo que representava e relembra nas mentes ainda marcadas pelos tempos de conflitos armados e instabilidade geral.

Apesar da forte presença militar marcada inclusive no espaço urbano, uma característica da região era a insegurança com que vivia a população no que se referia a presença constante de foragidos da lei e marginalizados sociais. Era uma sociedade insegura, convivendo constantes situações de violência. Isto acarretava preocupações para a os gestores da cidade. Foi uma realidade que acompanhou a história desta fronteira durante longo tempo.

"Incontestavelmente, a falta de segurança individual e de propriedade de que tanto se ressenteste este Município é a primeira, pois que o aumento de assassinatos que tem aparecido e o descaro com que são cometidos, de certo que não só é atrasador como execrável. A emigração pobre e ociosa que está derramada por este Município; o contato com um país que está fora de seu estado normal; a facilidade com que criminosos se podem evadir à ação da justiça e muito principalmente à

impunidade, são cousas que altamente reclamam medidas capazes de fazer cessar o mal..."<sup>233</sup>

Desde o término da Revolução Farroupilha ocorreram numerosos crimes que abalaram a opinião pública. Uma massa rural que não forma ao lado de seus chefes, na lida das "estâncias", não tendo onde concentrar suas energias, vaga errante pela campanha. Antes tinham os animais sem dono para alimentar-se, depois, os animais tomados dos inimigos; agora, matar e comer a rês alheia era "abigeato" (roubo de gado). Pela fronteira do rio Jaguarão entravam indivíduos suspeitos expulsos pelos platinos. Eram diplomados no latrocínio, habituados com revoluções onde a "degola" era comum. Os brasileiros por sua vez, cometidos os crimes de sangue, fugiam pela mesma fronteira no sentido contrário com a maior facilidade. Por outro lado, devido as grandes distâncias dos centros de decisão, a Justiça era muito lerda, induzindo os próprios prejudicados a encarregarem-se de punir criminosos. Matava-se gente em conflitos pessoais, por hombridade, ciúme ou vingança.

Desta forma, na medida em que a vida municipal se estruturava, procurava-se construir os equipamentos necessários para ao funcionamento da cidade. Uma das prioridades dadas a construção de edifícios públicos um prédio para funcionar como Casa de Detenção. Este processo foi um exemplo muito ilustrativo da maneira como se desenrolavam as relações entre o Governo Provincial e as cidades do interior.

---

<sup>233</sup> Ofício da CMJ, datado em 20/06/1849. (IHGJ)

A Presidência da Província numa portaria datada de 3 de julho de 1852, aprovava o local designado para construção da cadeia de modo

"... que seja feita conforme as plantas mandadas tirar por aquele governo..."

Estava portanto a Câmara autorizada a administrar aquela obra reivindicada pela comunidade entre suas prioridades, de modo que, em 17 de agosto deste mesmo ano, um ofício do contador da Fazenda Provincial colocava a disposição da Câmara os 12:000\$000 (doze contos de reis) que foram votados por empréstimo pela Assembléia Provincial para as obras da "cadeia". Imediatamente a Câmara manda construir os alicerces que,

"...de acordo com o projeto, que deveriam ter cinco palmos de profundidade, quatro de largura e executados a pedra e cal, isto aqueles fossem tendentes às prisões, para cujo efeito se afixassem editais para os que pretendessem participar da concorrência dentro de trinta dias.."

O vencedor desta concorrência para execução dos alicerces foi o Sr. Leodoro Machado Marques, pelo preço de 2:000\$000 RS.

No dia 10 de janeiro de 1853, o Presidente da Câmara convidou os membros daquele órgão para visitarem a obra e conferir "in loco" a conclusão dos alicerces da cadeia municipal. Porém depois desta data, as obras foram paralisadas devido à suspensão da remessa das parcelas para complementação por parte do Governo Provincial.

Dois anos se passaram e a situação permanecia inalterada, servindo precariamente como Cadeia da Justiça desta Vila, uma casa alugada pela Câmara.

Em 1857, portanto 4 anos após a aprovação dos recursos pela Assembléia Provincial para construção, e os alicerces estarem concluídos esperando a continuação da obra, uma correspondência do Presidente da Província, comunicava que estando no orçamento provincial daquele ano,

"previsto o auxilio de quatro contos de reis para a construção da cadeia desta cidade, convinha que esta Câmara informasse com urgência se já tinham dado providências para o começo dos trabalhos da referida obra, se já estava escolhido o terreno, se havia planta e orçamento.."



Fig. 74: Edifício da Cadeia Civil

Foi deliberado informar a Presidência fazendo-lhe ver que já se tinha dado começo à mencionada obra, que se achava

com os alicerces concluídos, os valores orçados e gastos, informando o responsável pelo projeto, no caso o Engenheiro Felipe Normam, que recebeu como honorários por seu trabalho a importância de vinte e um contos, quatrocentos e noventa e dois mil réis, em data de 2 de outubro de 1852, e todas informações solicitadas e que deveriam ser do conhecimento daquele governo.

Desde o início dos anos 70 que um clima de otimismo imperava na cidade. Isto se dá em decorrência dos fatores positivos que levaram a região a experimentar um processo de desenvolvimento expressivo

Em decorrência dos fatores positivos que levaram a região a experimentar um processo de desenvolvimento, um clima de otimismo reinava na cidade. Mesmo assim, havia muitos problemas antigos que continuavam, sendo que alguns até se agravavam, como o que foi discorrido acima sobre a segurança pública. Os jornais denunciavam os procedimentos incorretos da polícia local, envolvida em atividades suspeitas, resultando com a falta absoluta de garantia das propriedades. Algumas matérias jornalísticas publicadas dão idéia e testemunham estes problemas:

"furtos e roubos que se produzem de um modo assombroso, devido à falta absoluta de polícia",

A polícia era vinculada ao Governo da Província, gerando daí muitos atritos e complicações políticas com as autoridades locais. Em correspondência ao Governador, o Presidente da Câmara denunciava aqueles procedimentos incorretos da polícia, aproveitando por isso para solicitar autorização e recursos para organizar uma polícia particular local, para

policar ladrões e "as escandalosas autoridades policiais da Província". Interessante a continuação de sua solicitude, na qual aproveita para acusar, de maneira bizarra, o chefe da polícia:

"...seu comandante, além de não saber montar a cavalo, passa o tempo ocupado nas lides e lutas da imprensa e trabalhos teatrais para os quais tem irresistível pendor".<sup>234</sup>

### ***A prontidão militar como estimulante cultural***

Interessante observar que, se esta "prontidão militar", própria de cidade limite de fronteira, que ocorria em Jaguarão não correspondia a uma segurança da população no que se refere à vida civil, como foi visto, por outro lado se percebe que este fator agiu como um estimulante cultural para a região.

A crítica mordaz que a matéria jornalística acima faz do comandante da polícia, serve como sinalizador que na cidade havia um ambiente cultural-artístico e que as "lides e lutas" na imprensa faziam parte do cotidiano. O número de jornais e publicações elaborados na cidade sempre foi expressivo, se comparado a outras cidades brasileiras.

O período que vai de 1880 a 1930 foi o de maior surto literário e cultural para em toda história de Jaguarão. Nesse momento, muitos intelectuais viveram e atuaram na cidade, bem como

---

<sup>234</sup> Transcrição de correspondência do sr. Presidente da Câmara ao Presidente da Província, publicada na Atalaia do Sul. (IHGJ)

uma considerável quantidade de jornais circulou. Além das inúmeras publicações entre pasquins, pequenos semanários e jornais informativos de maior tamanho, não contando os jornais existentes, publicou-se mais 3 diários: "Diário de Jaguarão", de 1885 a 1910, o "Comércio", de 1895 a 1911 e a "Situação", de 1905 a 1936<sup>235</sup>.

No jornal "A Ordem", atrelado aos interesses dos republicanos, como era costume dos jornais da época, eram tratados grandes temas universais, refletindo um padrão cultural certamente superior ao que hoje impera na maioria das pequenas comunidades. Em de agosto de 1886, havia uma transcrição de um discurso de Victor Hugo sobre os 100 anos da morte de Voltaire. Nos dias 14 de julho, havia editoriais relacionados com a Revolução Francesa e a tomada da Bastilha. "A Bastilha caiu, o trono cairá" dizia-se com ênfase em 14 de julho de 1886. A partir de 87, as celebrações do 14 de julho ganharam a rua, com a colaboração do cidadão francês Eduardo Levy, que hasteava o pavilhão francês de sua casa comercial e promovia manifestações. Em 1889 houve sessão cívica no Teatro, encerrado com o Hino da República Rio-Grandense.

Não há dúvida que a presença de elevado número de oficiais e praças sempre concorreu para o incrementar a movimentação cultural na região. No momento em que a cidade alcança um momento de desenvolvimento, estas questões culturais vão se expressar em outras atividades,

---

<sup>235</sup> Severino, Cléo dos Santos, *Considerações em torno da Literatura em Jaguarão*, in: Cadernos Jaguarenses, nº 1, Jaguarão:PMJ/IHGJ, 1990, p.81.

caso da construção civil, que acompanhará a fase áurea de crescimento ocorrida nos três últimos decênios do século 19 e nos primeiros anos do século seguinte. Este assunto, pela importância que representa aos objetivos deste estudo, merecerá atenção especial ao longo do trabalho.

Para complementar a questão referente à importância que os espaços militares tiveram no cenário urbano de Jaguarão como reflexo que esta atividade representou para esta região, o caso da construção do cemitério torna-se um exemplo bem ilustrativo.

Durante o período de reconstrução da Vila, entre as diversas atividades que mobilizavam a administração para dar ordem ao crescimento que se esboçava, "...um lugar decente para enterrar os mortos..." era questão em pauta<sup>236</sup>.

A carência total de equipamentos e serviços urbanos, era reclamada através da solicitação de recursos para a Igreja, a Cadeia e a Escola Primária de meninos<sup>237</sup>.

Havia um antigo cemitério, de instalações precárias e localizado no centro da cidade, obstruindo as ampliações da malha urbana necessária naquele momento de crescimento urbano.

A construção do novo cemitério foi um empreendimento de iniciativa do comerciante José Alberto Portela e denominado "Cemitério das Duas Irmandades" e o que parecia ser um

processo simples, foi motivo de muitos problemas e discórdia que acarretaram atrasos na execução da obra.

No ano de 1868, quando o administrador do cemitério das Irmandades, Sr. Portela, solicita à Câmara Municipal 80 palmos de terreno extramuros, ao fundo das instalações do dito cemitério, para edificar nele uma capela e adro, inicia-se um processo longo e demorado até sua decisão final, pelo fato de haver uma portaria do Governo Imperial mandando sustar novos aforamentos de terrenos no "Serro" onde se localiza o cemitério, até resolver definitivamente sobre as fortificações que se projetava fazer nesta cidade.<sup>238</sup>

Além deste atraso causado por uma questão de cunho militar, houve outros fatos que também contribuíram para ampliar o tempo e as dificuldades para realização desta obra e que servem ainda para que se tenha conhecimento de outras pendengas que ocorriam no cotidiano da cidade.

As duas sociedades envolvidas com o administrador, discutiam desde a posse dos defuntos até a escolha do novo local, como se pode observar na documentação encontrada nas atas da Câmara de Vereadores. Esta que tinha como atribuição dar os pareceres quanto à localização, dimensionamento, confrontações, limites, ou seja, as referências urbanas ao projeto, ampliaram suas ações em razão dos desencontros das partes.

Em 30 de maio de 1854, a Câmara informava as dimensões para a referida obra - correspondente a um quadrado de vinte e cinco braças de lado -, suas confrontações para sua perfeita

---

<sup>236</sup> Conforme consta na ata da CMJ datada em 28/04/1846 (IHGJ)

<sup>237</sup> Projeto Jaguar, op.cit., p.54.

---

<sup>238</sup> Requerimento de José Alberto Portela, datado de 10/02/1868. (IHGJ)



localização (com frente ao sul à entrada dos Lagoões, e fundos ao norte, dividindo pelo leste como o Cemitério Municipal e pelo oeste com terrenos devolutos), e o valor foi arbitrado (cem mil réis).<sup>239</sup>

Depois de acordadas as diferenças iniciais de localização do novo edifício, as duas sociedades - "Irmandades do Sacramento" e do "Divino Espírito Santo" - entram novamente em litígio por questões relacionadas ao projeto arquitetônico. Estas diferenças ficaram marcadas no espaço do edifício, no qual ambas as Irmandades compartilham o espaço intramuros, mas seus territórios estão bem divididos.

O projeto do cemitério é definido a partir de alguns elementos centrais "neutros", de uso pelas duas Irmandades: adro, corredor e capela; duas alas laterais, cada uma pertencente a uma Irmandade.

Tanto o edifício, como os monumentos dos mausoléus, pela riqueza de detalhes, reflete não apenas uma pujança econômica acumulada por algumas famílias jaguarenses, mas também uma preocupação com as questões estéticas para marcar sua posição social e cultural.

Como estava em voga no final do século 19 e início do 20, os mausoléus procuravam seguir princípios clássicos de composição na sua construção, muitos dos quais eram revestidos com mármore importado da Europa e com trabalhos esculturais encomendados a renomados artistas de outras cidades.

---

<sup>239</sup> Ata nº 370, da CMJ, de 30/05/1854 (IHGJ).

Este tema remete a outro espaço muito característico na rede de cidades que se forma na fronteira sul-brasileira, que é o espaço religioso.



Fig. 75: O novo cemitério das Irmandades teve sua localização condicionada às imposições militares.

### ***O espaço religioso: ponto de confluência e local de atividades político-sociais***

Percorrendo mais alguns espaços urbanos característicos da cidade de Jaguarão, há que se fazer uma referência obrigatória ao espaço religioso nesta localidade. Como

ocorre, localização e com que intensidade e frequência. Isto vai auxiliar a conhecer o desenho do seu caráter.

No território brasileiro, a execução da capela era de extrema importância para qualquer povoado. Sua construção representava a introdução religiosa no lugar, muitas vezes emprestando o nome do seu santo padroeiro à povoação nascente. Paralelos aos interesses religiosos, sua localização central contribuía para atrair para este lugar o ponto de confluência da produção local, para o acesso de mercadorias, além de ser um espaço utilizado para atividades políticas e social.<sup>240</sup>

Era comum que, nos povoados do interior da Colônia, surgissem a partir da doação de terra à Igreja e se desenvolverem gravitando no entorno de uma capela. Porém na rede de cidades fundadas na fronteira sul-brasileira, o centro de atenção dos núcleos populacional foi, sem dúvida, as instalações militares. Isto fica contundente, quando se analisa a história da praça central da cidade, onde se localizava o dito “barracão” que servia como espaço para os rituais religiosos. Até 1845, esta área era identificada como “Praça Militar”, naquela incipiente cidade que, como foi visto, possuía nos seus espaços militares, a “marcação” do seu território.

Então o que ocorreu foi que, na fronteira militarizada na região sulina, a presença da igreja no panorama urbano foi diferente daquela que caracterizou as demais regiões do Brasil. Algumas destas regiões, principalmente nas

---

<sup>240</sup> Yunes, op.cit., p. 53.

açucareiras litorâneas do norte-nordeste ou nas em que funcionou o centro explorador de ouro, foram construídos edifícios religiosos muitas vezes em número desproporcional à população dos povoados.

Na região de fronteira sul do Brasil, a preocupação militar e a falta de riquezas imediatas, não incentivaram a permanência de muitos religiosos, nem a construção de tantas igrejas, como de fato ocorreu naqueles lugares ao norte<sup>241</sup>. Mesmo nas regiões das Missões, onde os jesuítas construíram reduções de razoáveis proporções, considerando-se a época e as condições em que edificavam suas obras, havia uma única igreja para cada povoado, obedecendo aos rigorosos planos propostos para aquelas fundações.

Jaguarão é o próprio exemplo de cidade que se desenvolve, por muito tempo, sem aquela tradicional igreja das cidades coloniais sul-americanas, ou das cidades antigas européias, que possuíam nesta obra o seu principal edifício, que definia e identificava a paisagem urbana de determinada povoação, impondo-se formalmente sobre as outras construções do lugar.

---

<sup>241</sup> Franco, op.cit., p.47, fala da existência de “cinco ou seis” padres nos primeiros anos da Freguesia. Padres que também eram estancieiros criadores de gado: “Pe.Felisberto José de Faria foi estancieiro na região do Erval e deixou fama de virtuoso; Pe. Tomás de Souza Siqueira e Silva foi proprietário de terreno e casa em Jaguarão e presidente da primeira Câmara Municipal. Pe. João Severino da Silveira teria vivido em público concubinato e deixado uma numerosa família...além desses, outro padre, Mateus Augusto, que era fazendeiro no Uruguai e emigrou para Jaguarão depois da derrota dos espanhóis em 1813...”

Ainda em 1833, o padre João Themudo Cabral Diniz, respondendo a uma consulta da Câmara dizia que a Matriz era constituída de um pequeno “barracão”, construído como dificuldades, ajudado por alguns paroquianos.

“...só existe in nome, e que a não ter, feito construir o pequeno barracão em que coloquei o Santíssimo Sacramento e a Pia Batismal seria obrigado a administrar os santos sacramentos nas casas dos fiéis...”<sup>242</sup>

### **A construção do espaço religioso e o caso da Igreja Matriz do Espírito Santo de Jaguarão**

A construção da Igreja Matriz de Jaguarão, padroeira da cidade, foi uma obra que se prolongou por muitas décadas, inicialmente devido à característica eminentemente militar do povoado e depois devido a constante falta de recursos econômicos para sua conclusão. Anterior às declarações do padre João Themudo Diniz, no ano de 1815 o Bispo José Caetano em visita ao incipiente povoado, relatava que no local da igreja, onde se realizavam as celebrações religiosas, existia apenas “uma miserável barraca de palha”<sup>243</sup>.

As obras para a construção da igreja Matriz serão longas e com muitas controvérsias, desde a escolha do terreno para a sua localização, pois como foi visto, havia sido destinado uma

parte do espaço da praça central para este fim. Ao final, a Câmara definiu que a igreja deveria ser fundada

“no lugar já consencionado não só por todas autoridades da vila, mas também por ser aquele lugar mais próprio para semelhante edifício.”

Esta decisão polêmica é difícil de ser compreendida à luz da razão. Não parecem claras nem objetivas as justificativas para este julgamento. Se a igreja provisória estava localizada em frente à praça, o que era razoável e usual, as pequenas dimensões do terreno, limitavam qualquer ambição para a futura construção, pois os terrenos vizinhos laterais, já estavam edificadas.

Sabendo-se que a outra possibilidade para sua construção era o terreno localizado em frente, no lado oposto da praça, num quarteirão exclusivo para este fim, fica difícil ainda entender a opção tomada.

Nas cidades coloniais que possuíam um projeto ainda nos seus momentos de formação, como é o caso de Jaguarão, a igreja Matriz ocupa sempre um terreno privilegiado central, geralmente sem as restrições impostas pelas pequenas dimensões do lote.

A decisão para construção do novo edifício religioso desrespeitava as leis e recomendações para localização de templos na Colônia, que eram muito claras nestes aspectos localizacionais. Desde 1719 que as "Constituições do Arcebispado da Bahia" exercia forte influência nas construções religiosas, inclusive sobre o panorama das

---

<sup>242</sup> Franco, op.cit., p.47.

<sup>243</sup> Franco, op.cit., p.47.

aglomerações, nas quais o templo se constituía na construção mais destacada. Para isto, era recomendado que

"...as Igrejas se devem fundar e edificar em lugares decentes, em sítio alto, livre de umidade..."<sup>244</sup>

Devido a Portugal, ao contrário da Espanha, não possuir legislação específica para sua colônia sul-americana, estas leis religiosas vão exercer influência nos povoados até o início do século 20.

No caso de Jaguarão, a quadra em frente, destinada inicialmente para a construção de uma igreja, era sem dúvida mais compatível com um projeto desta natureza, sem as limitações impostas pelas dimensões. A partir da decisão de não ocupá-la com a obra, esta quadra foi imediatamente tomada por famílias influentes da cidade e a Igreja Matriz de Jaguarão foi construída com as restrições existentes no terreno da antiga capela e, embora de frente para a praça

central, ficou definitivamente com os fundos voltados para o rio Jaguarão, que era a "fachada" da cidade colonial, pois além de ser a principal via de acesso à cidade, sempre ofereceu suas melhores perspectivas.

Este episódio remete a regras que se utilizavam para dar ordem às formações urbanas na colônia americana. Embora se referissem especificamente às suas colônias, geralmente eram normas cujo conhecimento e prática eram utilizadas por outras nações por sua funcionalidade sob vários aspectos, além do que, muitos destes temas se remontavam inclusive a

<sup>244</sup> Marx, Murillo, op. cit. p.12

épocas clássicas. É o caso das Ordenanzas sobre Descubrimientos nuevos y Poblaciones, de 1573, dictadas por Felipe II en Bosque de Segovia, referindo-se a localização da igreja maior de uma povoação:

"Para el templo de la yglesia mayor, siendo la poblacion en costa, se edifique en parte que en saliendo de la mar se vea, y su fabrica que en parte sea como defensa del mismo puerto."<sup>245</sup>

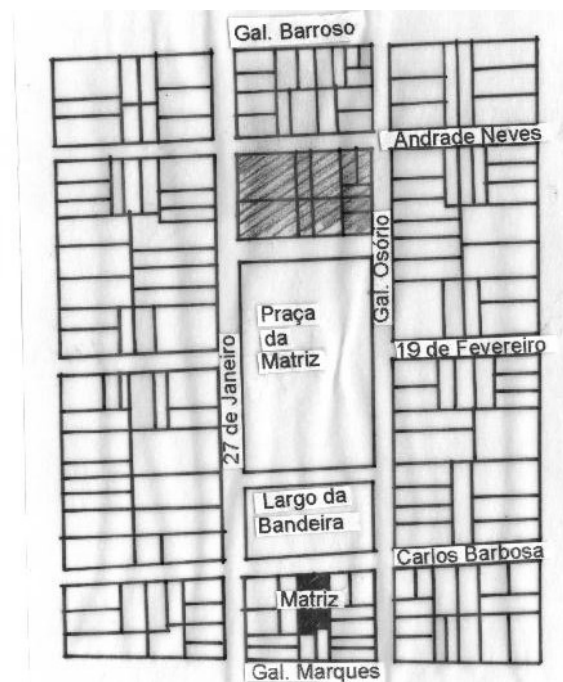


Fig. 76: A ocupação (por particulares) do quarteirão destinado a Igreja

<sup>245</sup> Rojas-Mix, op. cit. p.63

Na falta de documentação que esclareça esta questão, fica sob suspeita a rápida ocupação ocorrida deste bem localizado portanto valorizado quarteirão, por famílias influentes na povoação. Na verdade, o tempo viria a provar o equívoco da opção tomada de não utilizar o terreno reservado e sem dúvida melhor adequado para a construção da Igreja Matriz da cidade. Foram encontradas várias solicitações enviadas posteriormente ao governo provincial, solicitando recursos para desapropriar os terrenos vizinhos à Igreja e indenizar seus proprietários, com o fim de conseguir mais espaço para ampliação do prédio. As argumentações que utilizavam os senhores vereadores para convencerem os membros da Assembléia Provincial variavam desde questões de natureza estética para maior valorização do templo, até problemas de segurança da população, imaginando situações de incêndio, num prédio que apresentava uma única possibilidade de saída. Segundo estas colocações a construção da igreja neste local havia convertido o prédio numa armadilha e isto devia ser consertado.

"...para abertura de dois becos<sup>246</sup> que isolariam a igreja de sua continuidade com os prédios vizinhos. Além das questões estéticas do templo se valorizarem, facilitaria sua conservação e também a comodidade e segurança dos fiéis com a certeza de que no caso de incêndio, encontrarão fácil e pronta saída.

---

<sup>246</sup> "beco": uma rua estreita, o mesmo que "viela".

Inclusive anteriormente já foi remetida a planta e o orçamento respectivo, mantendo a indenização em 12:000\$000 rs."

Acompanhar o tema da construção da igreja, permite conhecer por um ângulo muito interessante e concreto, como ocorria a construção da própria cidade. As dificuldades para conseguir elevar e concluir aquele templo; as estratégias empregadas; os agentes que participavam e os mecanismos utilizados, são quase uma metáfora da própria cidade.

Desde subscrições populares, incentivos de percentuais de loterias e apelos desesperados ao governo central, foram utilizados para conseguir os recursos necessários para concluir esta edificação.<sup>247</sup>

A Câmara insistia, através de relatórios que remetia ao Presidente da Província, que, entre tantas necessidades de que se ressentia a cidade, a obra da igreja, sem dúvida, revestia-se de maior importância, e para conseguir seus objetivos e sensibilizar as autoridades centrais, não poupavam argumentos dramáticos. Nestes relatórios, descreviam a realidade pouco animadora que vivia o Município naquele momento, agravada ainda pelo fato de que para a região estavam se deslocando uma emigração pobre e ociosa, em grande parte proveniente do estado vizinho do Uruguai, país que encontrava-se fora de seu estado normal. Misturados a esta população que emigrava em grande quantidade, existiam também criminosos que aproveitavam as facilidades da

---

<sup>247</sup> Conforme consta na ata nº 290, de 22/04/ de 1852, uma lei provincial aprovada neste ano, destinava um pequeno percentual de loteria para auxiliar as obras da igreja de Jaguarão.

fronteira e a impunidade daquele país, para se evadir à ação da justiça.

Para enfrentar esta situação e o mal que assolava a cidade, as autoridades defendiam a idéia de que através da atuação religiosa, poderia se evitar este caos, "...pois bastante concorria para isto, a falta de religião que se encontrava esta gente". Acreditavam que sendo a prática religiosa sustentáculo da segurança pública, neste momento era inaceitável a não existência na vila de uma igreja em condições para realização das atividades sacras, tão necessárias e pertinentes para aquele momento.

Foi a partir da fase em que o governo provincial direcionou seus investimentos para as áreas religiosas nas cidades da Província, que a Matriz do Espírito Santo de Jaguarão vislumbrou possibilidades concretas para sua conclusão.

Sob as expensas do cofre municipal e dos seus habitantes, suas obras haviam iniciado em 1846. Sabe-se que tiveram grande participação do cônego Joaquim Lopes Rodrigues, a quem efetivamente se confere o título de construtor da Igreja Matriz<sup>248</sup>, embora não se precise exatamente a que etapa da construção este eclesiástico tenha participado, tendo em vista o longo tempo que durou a sua execução.

Em 1854 a igreja estava retelhada, forrada, assoalhada e rebocada interna e externamente. Faltavam-lhe as torres e a capela-mór, para que toda a obra se completasse. E desta forma precária ia funcionando a igreja, pois em 1871, na

---

<sup>248</sup> Rota Rodrigues, Claudio, *Sociedade Harmonia Jaguarão: um século de história*, in Cadernos Jaguarenses, Jaguarão: PMJ/IHGJ, nº 1, p.64.

documentação da Câmara, encontra-se uma lamentação de que o único templo desta cidade, ainda estava por concluir: A capela-mór já estava com suas paredes levantadas, mas deteriorava-se a cada dia pela falta de cobertura e acabamento. Em maio deste mesmo ano de 1871, a Câmara Municipal se comprometeu a realizar um estudo para auxiliar as obras da Igreja,

"dentro dos limites de sua competência e com a quota que estivesse nas forças de suas rendas, sem sacrifício das obras de urgente necessidade do município".

Quatro anos depois, em relatório enviado à Assembléia Legislativa Provincial, constava que as obras internas da igreja estavam ainda por acabar: não existia o altar-mór e o soalho encontrava-se muito deteriorado.

Até este mês de fevereiro de 1875, conforme o mesmo relatório, haviam-se despendido nas obras da igreja a quantia de 31.907\$586 rs, havendo a população contribuído com 18.850\$690 e a Província com 10.000\$000.

Assim a Câmara solicitava para a conclusão das obras de seu único templo católico, uma subvenção de 12.000\$000 a custa dos cofres provinciais. Aproveitava a oportunidade para novamente obter recursos para a desapropriação e indenização dos imóveis vizinhos, assunto que foi devidamente enfocado em itens anteriores. Para tanto anexava a planta e o orçamento respectivo, montando o valor de mais 12.000\$000.

Os tempos eram outros e a cidade não respirava apenas o ar militar. A religião havia sido incorporada no povoado e a referência da igreja Matriz era forte. Seu sino anunciava o "toque de recolher" para os habitantes: no inverno às oito horas da noite e no verão, as nove. O responsável pelo relógio era o sacristão Antônio P. Feijó, que se encarregava pelos objetos de valor contidos no interior da Igreja.

Em 1886, foi mandado demolir o "adro" existente na fachada da igreja, "por interceptar o trânsito público pela rua da Matriz e também para embelezar mais a praça Independência".<sup>249</sup>



Fig. 77: O espaço finalmente ocupado pela Igreja Matriz, limitado entre lotes residenciais

<sup>249</sup> Ata nº 1462 da CMJ, de 05/04/1886. (IHGJ)

### ***As praças: elementos aglutinadores e estruturadores do espaço urbano***

Na rede urbana que se fundou na fronteira sul-brasileira, as praças tiveram um papel importante no desenvolvimento destas cidades, tanto como elemento estruturador do espaço urbano, como pela função político-social que representou para estes municípios. De uma maneira geral, suas características a aproximam mais dos modelos de "Plaza Mayor" das cidades coloniais espanholas do que dos "largos", aqueles espaços urbanos de forma irregular, que ocorrem na tradicional cidade colonial portuguesa brasileira fundada nos primeiros séculos no Brasil.

Nas suas primeiras fundações na colônia americana, os portugueses, ao contrário dos espanhóis, repetiram o modelo mais tradicional de suas cidades no Velho Mundo. Não aproveitaram as vantagens de possuir espaços virgens que este Novo Continente oferecia para valorizar a função da praça como chave do esqueleto urbano. O que fizeram na maioria dos casos, foi reproduzir no espaço livre, aqueles espaços de "sobras" e encontros de ruas sinuosas que se transformavam em "largos públicos".

Sob o ponto de vista de uso, evidentemente existem muitas coincidências entre o que ocorre na praça da fronteira e nos "largos" da cidade portuguesa tradicional. Ali se realizavam feiras, encontros sociais, punições de escravos e delinqüentes, além de ser o local apoteótico para as cerimônias e procissões religiosas que se realizavam pelas ruas da cidade.

Entretanto, se analisado sob a ótica da morfologia e estrutura urbana, as diferenças são enormes. As cidades planejadas, tinham na sua praça central o seu ponto de origem; era por onde a cidade começava e se desenvolvia. Isto fica claro ao analisar por exemplo, os princípios urbanísticos que impunham a legislação para a fundação de novas cidades na América espanhola, os quais explicitavam esta questão - Ano de 1573, provisão em que se declara a ordem que deve ter nas Índias, em novos descobrimentos e povoações que nela se fizerem -, documentos que com certeza os portugueses tinham conhecimento:

"111...llegando al lugar donde se ha de hazer la poblacion, en qual mandamos que sea de los que estuvieren vacantes....começando desde la praça mayor, y desde alli sacando las calles a las puertas y caminos principales..."<sup>250</sup>

"113. La praça mayor de donde se ha de comenzar la poblacion, siendo en costa de mar se debe hazer al desembarcadero del puerto, y siendo en lugar mediterraneo, en medio de la poblacion, la praça sea en cuadro prolongada que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho, porque este tamaño es el mejor para las fiestas de a cavallo, y cualesquier otras que se ayan de hazer"

"115. De la praça salgan quatro calles principales, una por medio de cada costado de la praça, y dos calles por cada esquina de la praça, las quatro

esquinas de la praça miren a los quatro vientos principales: porque desta manera saliendo las calles de la praça no estan expuestas a los quatro vientos principales, que seria mucho inconveniente".

"121. " Para el templo de la yglesia mayor, siendo la poblacion en costa, se edifique en parte que en saliendo de la mar se vea, y su fabrica que en parte sea como defensa del mismo puerto".

A importância da praça se re-itera permanentemente. Ela é utilizada como princípio organizador do tecido urbano, imbuída ainda de importantes funções na política colonial. A praça se impõe tanto para a organização das grandes vilas como para a dos pequenos povoados.

Jaguarão, por suas peculiaridades geográficas, desde seus momentos iniciais se caracterizou pela existência de dois espaços urbanos com as funções de praças: um central, que vai funcionar e se estruturar ao estilo da "Plaza Mayor" espanhola (que também se identificava como "Plaza de Armas", pelo caráter militar das povoações). Esta praça foi identificada inicialmente como "Praça Militar". O outro espaço localiza-se na frente do "porto", na beira-rio, que será identificado como "Praça do Desembarque", a qual preservará características distintas da primeira.

Estes espaços desempenharam uma função importante no desenvolvimento urbano da cidade e ainda hoje conservam algumas funções e certos aspectos existentes desde sua origem. Há que se considerar a proximidade geográfica destas duas praças, fato que de forma alguma complica suas

---

<sup>250</sup> Rojas-Mix, op.cit., p.63.



caracterizações, embora possa haver alguma sobreposição de funções, o que é natural.

A Praça do Desembarque sempre se identificou com o comércio de mercadorias em razão de sua estreita ligação com o porto local. Embora tenha recebido outras denominações durante o século 19: Praça do Comércio (1815), da Marinha (1845) e Paissandu (1868), sua função original foi praticamente preservada. Além do porto do rio Jaguarão, ali se instalou o Mercado Público (aproveitando parte do próprio terreno da praça); a antiga Usina geradora de eletricidade para a cidade; a capitania dos portos; antigos armazéns e atividades ligadas ao comércio. Nesta praça iniciava a rua do Comércio (atual XV de Novembro) e a rua da Praça (atual 27 de Janeiro), as duas mais importantes e tradicionais ruas comerciais da cidade.

Quanto a Praça Militar, quando a povoação ainda estava nos seus primórdios e a pequena aldeia vivia praticamente em função da guarda da fronteira, ao redor desta "praça" se localizavam algumas instalações militares, como a residência de oficiais e soldados e no seu entorno havia muita movimentação deste pessoal. De certa forma era o que ocorria com as cidades espanholas do outro lado da linha de fronteira, cujas praças centrais também eram identificadas como "Plaza de Armas" pelo mesmo motivo, ou seja, a função primeira da povoação fronteiriça era a militar.

Com o plano de 1815 este espaço será definitivamente consagrado como praça e será o módulo estrutural, ou o ponto central da armação daquela planta, tal como se repetiu em todas as cidades e povoados da época, que tiveram um

plano inicial de fundação, com a malha urbana resolvida com as ruas dispostas em eixos ortogonais.

A partir deste momento a praça vai tomando seu aspecto característico, se enchendo de vida e se transformando no ponto central de animação daquela pequena cidade. Acompanhará o tipo de desenvolvimento e transformações funcionais tais como as que ocorrem em outras cidades coloniais sul-americanas. Estes momentos serão muito distintos e tem no período próximo a metade do século 19, um momento de transformação bastante significativo.

Inicialmente será uma praça característica de um tempo em que a vida urbana está pouco desenvolvida e mais se aproxima do mundo colonial: um espaço retangular não edificado, rodeado pelas construções mais importantes da cidade. No caso de Jaguarão, esta praça não abrigou no seu interior (pelo menos com a mesma intensidade) as atividades de mercado que ocorria em outras localidades. Isto ocorreu devido ao fato de que para esta função havia a Praça do Desembarque (ou do Comércio), muito próxima e com as vantagens locais para este fim. Outros locais também vão incorporar estas funções, como a Praça das Feiras, próximo ao acesso terrestre à cidade, através da rua Direita (como nas cidades medievais portuguesas, com suas ruas "Diretas").

A praça central, desde cedo, teve seu cotidiano caracterizado pelo circular das pessoas; logo foi o lugar onde se localizavam as famílias mais importantes; os cafés e bilhares; o local onde se apresentavam atrações como espetáculos

equêstres, por exemplo. Era o espaço social da cidade, ponto onde a população se encontrava.

Como as demais praças americanas das cidades coloniais espanholas ou das portuguesas planejadas, era aberta, inclusive com a circulação de veículos no seu interior através da rua Direita, que cruzava o centro da Praça. Isto muda radicalmente quando a praça perde seu caráter colonial e é remodelada com o gosto neoclássico da segunda metade do século 19.

A fisionomia colonial, que datava da fundação da cidade não se modifica com a Independência; pelo contrário, no caso do Rio Grande do Sul, logo após este importante acontecimento político de 1822, o Estado mergulhará numa crise que se arremata com a Revolução Farroupilha que inicia em 1835 e dura por dez anos, com todos problemas que dela se originam. Somente a partir da metade do século é que transformações fundamentais da infra-estrutura econômica do país e das conseqüentes transformações sociais e técnicas, permitirão mudanças significativas no panorama da maioria das cidades brasileiras. No caso do Rio Grande do Sul e em especial algumas cidades da região da fronteira, como foi o caso de Jaguarão, alguns conflitos localizados adiarão o acesso a estes momentos de crescimento.

Jaguarão, como cidade de uma fronteira em conflito, sofreu as conseqüências de uma invasão e tentativa de ser tomada por parte de uma facção do exército uruguaio em 1865, deixando como resultado grandes prejuízos ao seu desenvolvimento. Para completar, ainda estava envolvida com a Guerra do Paraguai, para onde deslocou grande parte

de sua força produtiva. Foram tempos difíceis que adiaram o crescimento da cidade e região.

Desta forma somente a partir da década de 70 é que se estabelecerão condições adequadas para que a região possa iniciar um processo de desenvolvimento mais significativo, o qual se consolidará no final do século 19 e início do 20.

Com o crescimento e expansão da cidade que ocorre na 2ª metade do século 19, é natural que a praça perca um pouco de sua força centrípeta. Jaguarão está atenta ao que ocorre nas grandes cidades que servem de paradigma para suas soluções urbanas. Nas principais cidades americanas opera-se, naquele momento, "a grande transformação". Deste tempo de abertura de ruas mais monumentais, extensas e largas, que rompem com a concepção antiga em benefício de uma urbe mais moderna: no Rio de Janeiro, a capital do país, se abre a Avenida Rio Branco; Em Buenos Aires, cidade sul-americana mais desenvolvida, se constrói a Avenida de Mayo; em Montevideu, a capital mais próxima e influente da região, se ergue a Avenida 18 de Julho; em Porto Alegre, capital do Estado, a Avenida Independência. É a mesma época que se constroem os "*Champs Elysées*", que afinal podem ser considerados como a matriz de todas estas transformações.

Neste momento termina para a praça e também para a cidade a época colonial e nasce a praça moderna das capitais latino-americanas: a "Praça da Independência". Assim se chama em todas as partes e como tal se batiza em Montevideu e Santiago do Chile<sup>251</sup>. Em outras cidades, são as novas e

---

<sup>251</sup> Rojas-Mix, op.cit., p. 165

importantes avenidas que recebem este nome, caso de Porto Alegre, ou então recebem o nome de um prócer - como a "Plaza Bolivar" em Caracas e Bogotá, ou a Plaza Artigas, em Montevideu -, ou o de uma data de efemérides - como a "Plaza de Mayo" em Buenos Ayres.

Jaguarão em 1886<sup>252</sup> aprova a troca do nome da sua praça central. Acompanhando os movimentos da época, cria a sua "Praça da Independência", que conservará muitas das suas funções da praça inicial, mas perde seu caráter de centro vital. A cidade cresce, outros centros se animam e outras praças vão surgindo pelo tecido urbano em expansão.

Pode-se caracterizar a antiga Praça Militar (ou da Matriz, conforme passou a ser designada em 1845) como um espaço mais ativo, com mais emoções resultante de atividades estimulantes. A praça que surgirá com os novos tempos de desenvolvimento será uma praça mais romântica, mais contemplativa. Se converte em algo convencional, recebendo jardins no seu interior; define e hierarquiza espaços de circulação, estar, contemplação e não permite mais o trânsito de carros em seu interior. O fenômeno de remodelação que ocorre nesta cidade é o mesmo que se repete em tantas outras do país e da América Latina. Em algumas cidades importantes, a praça adquire monumentalidade, porém em outras, com menos recursos, percebe-se apenas a tentativa de alcançar o padrão daquelas existentes nas cidades maiores.

---

<sup>252</sup> Conforme Ata nº 1462 da CMJ, deste ano.

Data de 1856 as primeiras manifestações que se conhece em Jaguarão no sentido de modernizar sua praça central. Tratava-se de um projeto para implantação de alguns elementos arbóreos no seu interior.<sup>253</sup>

Porém, ainda no ano de 1874, ainda realizavam-se espetáculos próprios do período anterior, no interior da praça. Neste ano, a Câmara concedeu uma licença ao empresário espanhol Venceslau Boada, agente de uma companhia eqüestre, para instalar o Circo Universal na Praça.

A situação começa efetivamente a se modificar em fevereiro de 1875, quando a Câmara solicitava ao Governo Central melhorias para a Praça central. Nesta petição assim consta a descrição da Praça:

"a melhor e a de mais merecimento das praças da cidade, já por sua colocação no centro do povoado, já por ser a sede da igreja Matriz, e já porque alguns bem acabados edifícios particulares ornamentam-lhe os lados".

Esta descrição é interessante e, principalmente esclarecedora. Para afirmar que esta é "a melhor e de mais merecimento das praças da cidade", os senhores vereadores buscam justificativa tanto na localização da praça como dos seus elementos definidores, ou seja: sua posição central e os

---

<sup>253</sup> Ata nº 452 da CMJ, de 27/09/1856. Neste documento, o Presidente da casa exigia explicações ao fiscal sobre os motivos da não execução das ordens expressas para plantação de árvores na Praça Matriz. Respondendo, o senhor fiscal justificava que estava esperando a entrega dos os moirões (utilizados como guias o crescimento das árvores) encomendados e que logo cumpriria ditas ordens.

importantes edifícios do seu entorno, como a Igreja Matriz e os "bem acabados edifícios particulares". Portanto não existe ainda neste momento qualquer equipamento próprio que justifique a importância que este espaço representa para a cidade.

Continuando sua argumentação para sensibilizar os responsáveis pelo governo para liberação dos recursos necessários ao "embelezamento" da praça, assim se expressavam os senhores vereadores:

"porquanto deste modo arrumada, terá o povo onde distrair-se, e as distrações públicas são também meios de remover do pensamento projetos de crimes".

Esta "interessante" estratégia política de criar distrações públicas "saudáveis" para a população com o objetivo de manter a ordem e o moral, era introduzida através dos padrões que chegavam dos países centrais (França e Inglaterra), que incentivavam o projeto de praças e parques públicos com objetivos semelhantes. Aliás, esta mesma argumentação já havia sido empregada pelos senhores vereadores com o fim de conseguir recursos necessários para a conclusão das obras da igreja Matriz em anos anteriores.

No início dos anos 80, a Câmara autoriza a compra de 12 bancos de encosto para o jardim e a construção de um "coreto" , "o qual deverá ser construído com segurança, economia e elegância".<sup>254</sup>

---

<sup>254</sup> Ata da CMJ, nº 1247, de 11/01/1881 (IHGJ).

Assim fixado no que ocorria nos principais centros, Jaguarão buscava, através investimentos nos seus espaços públicos, uma identificação com o progresso, com a civilização. Neste caso se buscava "inspiração" no modelo de Versalles (guardada as devidas realidades) com jardins traçados dentro de proporções geométricas, equilíbrio nas composições formais, uso de ciprestes e arbustos aparados formando ornamentos. isto se comprova pelo resumo de uma discussão para melhorias na praça central da cidade, quando o vereador Capitão Manuel Silva Bueno, defendendo seu projeto para referida praça argumentava:

"...guardado o alinhamento e largura da mesma, levantar renques de quiosques turcos, ou como se usa na França: pavilhões chineses, lajeando-se as respectivas calçadas e empedrando-se o centro. Isto assinalará o progresso e outorgará mais recreio aos munícipes..."<sup>255</sup>

Mais adiante no seu pronunciamento, o "capitão-urbanaista-paisagista-nacionalista" enfatizava para convencimento de seus pares naquele fórum, os aspectos religiosos e patrióticos de seu projeto, procurando dar a praça

"...um outro espaço do que atualmente possui, não só capaz de comportar as massas populares que costumam concorrer às festividades religiosas, como também para as evoluções militares de paradas em dias festivos, em que o coração palpita

---

<sup>255</sup> Ata da CMJ, nº 1462, de 05/04/1886 (IHGJ).

expandido pelo regozijo das glórias dos seus filhos".

Nesta proposta constava ainda a troca da cerca de madeira por um gradil de ferro. Construiria-se um grande jardim dividido em duas grandes seções, acompanhando a linha da rua 19 de Fevereiro (antiga rua Direita), com assentos sob árvores neste trajeto. Assim o Capitão-vereador defendia este aspecto do seu projeto, onde se destaca na justificativa, o interesse pela preocupação com o sexo feminino, numa demonstração de que este grupo da população era freqüentador daquele espaço

"... que reúne o útil ao agradável, estando o útil na abertura da referida rua e o agradável nos assentos sob as árvores para descanso dos passantes em geral e do belo sexo em particular, podendo-se em qualquer tempo dos lados dessa zona da sua .....".<sup>256</sup>

Em 1887, o Sr. Carlos Moliterno pedia licença para edificar dois "kiosques" na Praça Independência. Sua petição foi aprovada nas seguintes condições:

- 1º que o terreno seja de dois metros quadrados;
- 2º que os kiosques sejam de madeira com aprovação do engenheiro da Câmara quanto a arquitetura e nos lugares determinados pela Câmara e que a concessão não seja por mais de dois anos;
- 3º que o peticionário não transfira a propriedade sem licença da Câmara, que os kiosques só servirão para venda de

<sup>256</sup> Ata da CMJ, nº1462, de 05/04/1886 (IHGJ).

miudezas e não para oficinas de qualquer espécie, obrigando-se o concessionário a deixar o terreno, quando tenha de demolir, no estado em que se achara;  
4º pagando os impostos referentes.

Esta questão da utilização do espaço público para exploração por particulares adquire uma dimensão maior numa época bem mais recente, quando em 1918 o prefeito da cidade aluga a Praça Independência (agora denominada de "13 de Maio") ao industrialista Sr. Carlos Ritter, pelo prazo de 10 anos, concedendo-lhe o exclusivo direito de nela fazer um bar e criar diversões compatíveis com o local, conforme constava no contrato firmado entre ambos. Por este documento, "que somente um cérebro estreito poderia fazer"<sup>257</sup>, o industrial ficou obrigado a aumentar a plantação de flores, arbustos, gramíneas e árvores que servissem para o embelezamento do jardim bem como a sua limpeza.

A Intendência Municipal continuaria mantendo a jurisdição exercida na praça, como pertencente ao domínio público municipal, exercendo a inspeção, a polícia e garantindo ali a ordem e a moralidade e, das diversões que fossem criadas, o contratante também poderia cobrar entrada para o acesso ao local desses divertimentos.

Durante o contrato, a intendência não cobraria imposto algum que por ventura seja devido ao Município por qualquer motivo.

A reação crítica a esta iniciativa foi intensa. Seus adversários políticos aproveitaram esta oportunidade para ganhar espaço

<sup>257</sup> Comentário do jornal de oposição ao partido político do Prefeito, "Tribuna do Povo", em 27 de abril de 1918.

no meio político, através da imprensa, condenando um procedimento que, segundo eles, tinha um erro de origem, pois em primeiro em primeiro lugar, não se deveria jamais alugar a praça central. Uma concessão de tal natureza era um caso inédito no Estado. Em segundo lugar o empreendimento não estava funcionando, pois segundo consta, a praça estava abandonada.

Para defender-se destas acusações, o Sr. Ritter, através de seu representante, reclamava da administração municipal, afirmando ser esta que não fazia sua parte de polícia, pois havia realizado benfeitorias, plantando árvores, mas os vândalos acabavam com isto da noite para o dia.

Os opositores do senhor prefeito aproveitavam para pronunciarem-se colocando sua posição de que ambos os lados delinqüiram neste processo e a verdade era que a praça estava exigindo melhoramentos inadiáveis, pois era lamentável o estado daquela "necrópole", aonde o capim chegava a subir a mais de um metro de altura<sup>258</sup>.

Parece que o que havia de inédito neste caso era o longo prazo do contrato, pois o "aluguel" da praça para atividades promovidas por particulares era freqüente e se faziam havia muitos anos.

O que foi prejudicial para os espaços públicos da cidade foi a usurpação que efetivamente ocorreu em muitos locais, principalmente em terrenos originalmente designados para praças ou mesmo algumas praças já consagradas como tal.

---

<sup>258</sup> Publicado no jornal Tribuna do Povo em 3 de maio de 1918.

### **Praças públicas: um espaço em risco constante de usurpação**

Desde muito tempo que a prática de usurpar os espaços públicos ocorrem nesta cidade. As praças foram os principais alvos e vítimas desta extinção. Em 1822, a Praça do Desembarque quase foi dissolvida com a alegação de ser "inútil" e que bastaria apenas a existência de um local para embarque e desembarque para pessoas e mercadorias<sup>259</sup>. Apesar disto, ela sobreviveu, mesmo que com o passar do tempo tenha sido praticamente eliminada, devido a construção no seu interior de prédios públicos como o Mercado Público Municipal e o Posto de Saúde e outra razoável fração oferecida a iniciativa privada onde se construiu uma Usina de abastecimento de energia para a cidade. Da praça original, restou um espaço insignificante sob o ponto de vista urbano, porém importante sob a ótica da perspectiva histórica.

Esta prática de ocupar praças e/ou espaços públicos, comprometendo estas áreas tão valiosas para os habitantes da cidade, não foi exclusividade de Jaguarão. Ainda nos dias atuais, quando existem mais razões para reconhecer a importância destes espaços para a vida urbana, esta nefasta "tradição" se repete em muitas cidades do país, naturalmente

---

<sup>259</sup> Projeto Jaguar, op.cit., p.13.

ancoradas em justificativas que enaltecem o grande valor social destas iniciativas.<sup>260</sup>

A praça Militar, não escapou desta ação usurpadora de espaços públicos. Após a pacificação da Província em 1845, ainda possuía dentro de seus limites, uma área reservada para as obras de construção da nova paróquia. No entanto, a Câmara desprezou esta opção, decidindo-se pelo local onde já existia uma precária construção funcionando como igreja. O que parecia ser mais razoável, ou seja, a devolução do espaço rejeitado à praça, de fato não ocorreu. O terreno foi logo loteado e já em 1846 era ocupado; foi vendido ao Cel. Manoel Pereira Vargas e, depois, a Satyro Marques. Atualmente neste local funciona (em edifício precário e com grandes transtornos pela péssima localização), a Estação Rodoviária de Jaguarão. Na mesma quadra, com frente para a rua Gal. Osório, o terreno pertenceu a João Simplício Ferreira (falecido na Guerra do Paraguai), cujos herdeiros venderam para os quatro filhos do Cel. Vargas, lindeiros da propriedade.

A fração de terreno da praça imediatamente à frente da Matriz (que afinal não mudou de lugar) – e que hoje constitui o Largo da Bandeira – teve melhor sorte, pois uma portaria da presidência da Província proibia que

"pessoa alguma edifique os terrenos devolutos pertencentes à Nação que existem em frente da Matriz"<sup>261</sup>.

<sup>260</sup> Existem inúmeros exemplos recentes desta prática de permitir a instalação de bares, repartições públicas, escolas, centros culturais e inclusive comerciais em espaços públicos.



Fig. 69: Entorno da praça central

Isto ocorria concretamente em razão de um requerimento do Sr. João Teodoro Gonçalves que solicitava este terreno para si e um filho seu, Antônio, em novembro de 1851

Além de se tratar de uma solicitação de terrenos na praça central da cidade, este exemplo interessa para demonstrar uma prática usual naqueles tempos: um cidadão (notadamente pessoas de prestígio na cidade) requerer terrenos em seu nome e, geralmente lindeiro a este, solicitar

<sup>261</sup> Portaria nº 15, de 8/05/1851 da Presidência da Província. (IHGJ).

em nome de seus parentes. No parte referente às questões de propriedade e uso do solo, este tema é mais detalhado.

Numa cidade onde a carência de infra-estrutura urbana era total e o ambiente urbano ainda se misturava quase que sem fronteiras ou contrastes com o meio rural circundante, a preocupação de garantir espaços livres para construção de praças só passava pela cabeça de algumas pessoas mais esclarecidas, com visão de futuro. É provável que com tantas dificuldades existentes ao nível da vida urbana, somente as necessidades mais imediatas tivessem prioridade. E destas, as solicitações da população começavam por conseguir um terreno para construir sua casa, seu abrigo.

Aliás, são fortes os indícios de que por esta época correspondente à metade do século 19, quando a cidade retoma seu crescimento, ocorre uma corrida imobiliária no povoado, escasseando os melhores terrenos, vale dizer, os mais centrais. É interessante o acontecimento ocorrido em 1852, quando um vereador apresenta a seguinte indicação:

"Constando-me que varias pessoas pretendem a todo custo obter terrenos na Praça desta Villa, que por mais de uma vez já esta Câmara se tem apostado a conceder os mencionados terrenos, por conhecer que isso não convém ao melhoramento da dita Praça e Villa, e que ela deve ficar tal e qual presentemente se acha, conhecendo eu ao mesmo tempo a avidez dos interessados, que talvez esperem um futuro mais lisonjeiro a suas pretensões: em conseqüência solicito que a Câmara, tomando em consideração o que

exponho, mande fazer publicar por editais que os terrenos de que trato se não se concederão a pessoa alguma, e que se officie a Presidência da Província, pedindo-lhe, se for possível, que a Praça fique tal e qual se acha, e que nem mesmo para edifícios públicos devem ser tirados dali terrenos alguns. Aprovado"<sup>262</sup>.

Este pronunciamento foi de importância histórica para a cidade de Jaguarão. O edital publicado com o resultado da aprovação desta solicitação pode ter sido o instrumento definitivo que salvou a praça central da cidade de ser extinguida, com prejuízos irreparáveis para a povoação. Este fato mostra também que a população ignorava a portaria existente do Presidente da Província.

Se a praça da Matriz foi preservada, mesmo destino não tiveram outras Praças da Cidade. Um mês depois do episódio da praça central, em agosto de 1852, era assinada pelo Presidente da Província, uma portaria aprovando o local designado para a construção do prédio da Cadeia da cidade, que seria construída numa parte do terreno da Praça da Constituição.

Na planta da cidade realizada em 1872, existia a praça da Caridade, conformada entre os quarteirões das ruas Matriz, Riachuelo e 19 de Fevereiro. Se desconhece documentação que esclareça as razões desta praça ter tido metade de sua área loteada a particulares.

---

<sup>262</sup> Ata da CMJ, nº 300, de 16/7/1852. (IHGJ).



Outras praças foram simplesmente extintas, como a Praça Ubatuba, uma das mais antigas da cidade, extinta entre 1930 e 1940; Praça das Carretas, extinta entre 1920 e 1930<sup>263</sup>; Praça da União, que ficava num largo que se formava entre a rua das Pombas e a rua dos Pescadores.



Fig. 70: O espaço das praças em Jaguarão da 2ª metade do séc. 19: as praças comerciais eram as localizadas nos acessos da cidade: Pr. Desembarque e Pr. Feiras e D. Afonso. A praça política-social era a da Independência e a Pr. D. Afonso, por sua localização, deveria desempenhar os dois papéis.

<sup>263</sup> Projeto Jaguar, op.cit., documento anexo.

Um espaço público que adquiriu importância no cenário urbano foi a Praça das Feiras, localizada na periferia urbana, num dos principais acessos à cidade, na continuação da rua Direita. Era o local onde se realizavam as feiras de gado, cuja afluência de gente também atraía outros tipos de negócios. Além do gado e animais de tração, vendiam-se lãs, couro e diversos produtos provenientes do meio rural circundante. Sua função e localização, repete uma tradição que ocorria em muitas cidades coloniais, que tem sua origem nas antigas cidades medievais europeias.

Muitas cidades portuguesas, por exemplo, tinham na rua Direita (ou rua “Directa”), uma herança de algum caminho pré-urbano que atravessava a cidade e se prolongava para fora, já como caminho rural. Enquanto elemento urbano, atraía atividades de tipo variado, constituindo com largos (ou praças), locais de contato entre as populações urbana e rural. Nas cidades maiores, estes largos chegavam a se transformar em grandes mercados com caráter especializado, ao passo que nos pequenos povoados, funcionavam da mesma forma, mas com as dimensões de feiras.<sup>264</sup>

Em Jaguarão, no local onde existia esta praça e funcionava a feira, foi construído o atual Quartel do Exército<sup>265</sup>. A feira de gado continuou existindo, transferida para outro local próximo

<sup>264</sup> Gaspar, Jorge, *A cidade portuguesa na Idade Média: Aspectos da estrutura física e desenvolvimento funcional*, in *La ciudad hispánica durante los siglos XIII al XVI*, t.I, Ed. Universidad Complutense Madrid, 1985. p.134

<sup>265</sup> Caetano, José Domingos, *Nossas Ruas*, in *Cadernos Jaguarenses* nº 1, Jaguarão: PMJ/IHGJ, 1990. p.102.

também a um antigo caminho rural, conhecido como “Corredor das Tropas”, uma via de comunicação por onde se conduzia o gado e que provavelmente teve seu uso estimulado quando o poder municipal iniciou um processo de organização do centro urbano, proibindo a condução de tropas pelo interior da povoação, (artigo 48 do Código de Posturas de 1871)

O "Corredor das Tropas" funcionava para as caravanas de animais, como uma espécie de "perimetral" que circundava a cidade, desde a "Estrada das Charqueadas", próximo ao rio Jaguarão, cruzando as estradas que chegavam pelo norte e nordeste de Jaguarão.

### ***O espaço da urbanidade: as elites e suas apostas***

Este tema, especialmente no caso de Jaguarão, reveste-se de especial importância, pelo razão desta cidade possuir um expressivo patrimônio arquitetônico construído na segunda metade do século 19 e início do 20, composto de várias linguagens arquitetônicas, sem similar em número e estado de conservação no Rio Grande do Sul.<sup>266</sup>

“algumas isoladamente e outras pelo conjunto arquitetônico, remontam ao passado histórico e

---

<sup>266</sup> Oliveira, Ana Lucia Costa de, *A Tipologia Arquitetônica de Residências no Sul do Brasil*, Tese de doutoramento, FAUSP/São Paulo, p. 110.

caracterizam a função já desempenhada pelo comunidade”<sup>267</sup>

Esta situação arquitetônica-urbana, foi sem dúvida um dos elementos chaves motivadores deste estudo. Conhecendo-se alguns elementos da história desta região e contrapondo-os com a leitura inicial que se faz através da arquitetura da cidade, uma série de perguntas surgem quase que obrigatoriamente, incentivando um estudo mais aprofundado que procure entender a construção da cidade.



Fig. 79: No final do século 19, algumas construções da cidade buscavam identificação com uma linguagem arquitetônica utilizada em grandes cidades que serviam de paradigma para as classes favorecidas.

---

<sup>267</sup> Programa de Revitalização Integrada de Jaguarão – PRIJ – Legislação, PMJ/UFPEL, 1992, p.7.

A primeira questão é de como que uma cidade fundada com objetivos militares e em sua curta existência sofre períodos de crises e conflitos tão intensos e constantes, pode crescer dentro deste contexto e chegar nos padrões de desenvolvimento alcançados? Como se promove seu crescimento e como se concretizam estas construções que de certa forma descrevem ou são testemunhos da existência de uma sociedade com consistência econômica e cultural, numa região periférica-limite de fronteira internacional, tantas vezes literalmente isolada dos centros dos acontecimentos.

### ***Habitações: de ranchos aos casarões***

Num primeiro momento, durante o período colonial a arquitetura no extremo sul está sob o “espírito militar” imbuído nos construtores militares que recebiam instruções para produzir edifícios de defesa e que na passagem do período Imperial para o Republicano houve uma peculiaridade que dividiu engenheiros e arquitetos na produção arquitetônica. A oficial ficou sob a formação dos engenheiros com uma forte ideologia positivista. Por outro lado, produção particular ficou a cargo de profissionais estrangeiros que se estabeleceram na capital tendo obras em várias cidades do interior.

É evidente que no início, frente a todas dificuldades, nesta região se construía da forma que era possível. As construções procuravam suprir sua primeira função, ou seja, fornecer abrigo. Num ambiente carente de todo tipo de recursos, os primeiros povoadores construíram seus abrigos,

dispondo do que o meio oferecia e de uma mão-de-obra desqualificada.

Este quadro começa a transformar-se a partir da metade do século, com o desenvolvimento que ocorre, principalmente a partir dos anos 70, quando depois de muitos períodos de crise, ocorre um período de paz.

De uma maneira geral, a arquitetura que se construiu na América Latina durante o século 19 foi uma cópia do que se fazia no continente europeu<sup>268</sup>. As influências foram variadas, resultando num ecletismo adaptado às possibilidades locais.

As regiões mais desenvolvidas conseguiam que suas cópias se aproximassem mais dos modelos originais, mas de qualquer maneira resultando num quadro de exagerada mistura, onde se percebe elementos de influência romântica italiana, neogótica, neorrenascimento, etc. que eram os modelos que se utilizavam nas escolas de engenharia da América, padrões rígidos e subordinados a princípios matemáticos e geométricos.<sup>269</sup>

---

<sup>268</sup> Gutierrez, Ramón, *Arquitectura y urbanismo en Iberoamerica*, Madrid:Ed. Cátedra, 1983, in Oliveira, op.cit. p.21. O arquiteto e historiador destaca a a influencia que acadêmicos como Blondel, Perraut, Duran e outros, como Viollet le Duc e Reynaud, exerceram nos construtores iberoamericanos, com seus tratados para se construir um “bom” padrão de arquitetura, com equilíbrio, proporções ajustadas, elementos formais reguladores, etc.

Em outro artigo: *La ciudad iberoamericana en el siglo 19*, in: Hardoy Jorge H. (org), *La ciudad Hispanoamericana: El Sueño de un Orden*, Madrid:CEHOPU/MOPU, 1989, p.256, Gutierrez explica o processo de transformação da cidade colonial para a cidade pós-colonial do 19.

<sup>269</sup> Oliveira, op.cit., p.22.

Principalmente as pequenas cidades do colonial e do século 19, estavam formadas por escassos elementos visuais<sup>270</sup>. Não eram introduzidos conjuntos urbanos monumentais ou de certa categoria urbana e arquitetônica. Estavam muito integradas ao ambiente natural do seu entorno e vice-versa. No caráter destas cidades marcava muito o sítio natural e as suas construções, estes elementos que fazem parte do que aqui se identifica como espaços de consumo.

Desde os períodos mais remotos da história da cidade, ainda no início do século 19, que no entorno da Praça da Matriz, foram construídos alguns dos principais edifícios da cidade. Foi o local procurado pelos grandes proprietários de terras, que dividindo o tempo entre a estância e a cidade, buscavam nesta localização, marcar seu prestígio econômico-social na região.

Quando a cidade atinge seu apogeu econômico, nas últimas décadas do século 19 o início do 20, este crescimento se refletirá no espaço urbano através de realizações de infraestrutura, mas principalmente com as transformações que ocorrerão nas construções da cidade, que afinal continuavam a ser, desde o período colonial, os elementos mais expressivos na estruturação das pequenas cidades.

Foi a época da construção dos “casarões”, uma terminologia popularmente utilizada para identificar estas construções típicas da classe dominante, que os encomenda a exímios

---

<sup>270</sup> Jorge Hardoy em “La forma de las ciudades coloniales en la América Española”, op. cit., exalta a importância de estudar estas cidades de 2º. Ordem, no mínimo pelo fato destas representarem a maioria das povoações ibero-americanas.

construtores que chegavam à região procedentes tanto da Europa como outras cidades mais próximas.

Alguns ricos proprietários embebecidos com a causa republicana e suas perspectivas de novos e frutíferos tempos, procuram transferir este otimismo às suas construções, encomendando obras portentosas e ricamente ornamentadas. Outros professam a ideologia positivista de seus proprietários, que preferem refletir um caráter mais sóbrio em sua moradia<sup>271</sup>.

Quanto aos elementos formais das fachadas dessas construções, estes seguem a linguagem eclética: platibandas mistas, vazadas ou cegas, frontões, estátuas, vasos e compoteiras sobre platibandas. Utilizam ainda ornamentos de massas geométricos (frisos, figuras gregas, etc.) ou florais (guirlandas, frutas, etc.). Existe uma rusticação sob as janelas, como se pedras em cantaria aflorassem em relação ao terreno e salientes em relação à parede. Nestas paredes podem encontrar-se pilastras com capitéis com volutas e folhas de acanto, de fustes lisos ou canelados, de clara inspiração nos modelos neoclássicos, tão utilizados em algumas as cidades maiores da região, principalmente Pelotas, Porto Alegre e Montevideu. Eram comuns o uso de balcões e sacadas com grades. Os portões eram ornamentados com desenhos geométricos ou sinuosos.

Quanto às aberturas, a cidade possui muitas de suas construções com portas esculpidas em diversos motivos, premiadas e cobiçadas por colecionadores. São comuns as

---

<sup>271</sup> Oliveira, op.cit.,p.35.

janelas de guilhotina ou de rótula, com vidraças desenhadas com motivos florais e holograma da família.

Nos "hall" de entrada, banheiros, copas e cozinhas, era muito comum, para revestir as paredes, o emprego de "escaiolas", material de revestimento impermeável, imitando mármore e com grande durabilidade, cuja técnica esquecida, fez substituir por novos materiais industrializados. Sabe-se que em algumas construções se utilizavam os azulejos nas fachadas, embora na época deste levantamento, só exista um exemplo desta prática. Trata-se de um prédio do século 19, localizado na Rua 15 de Novembro.

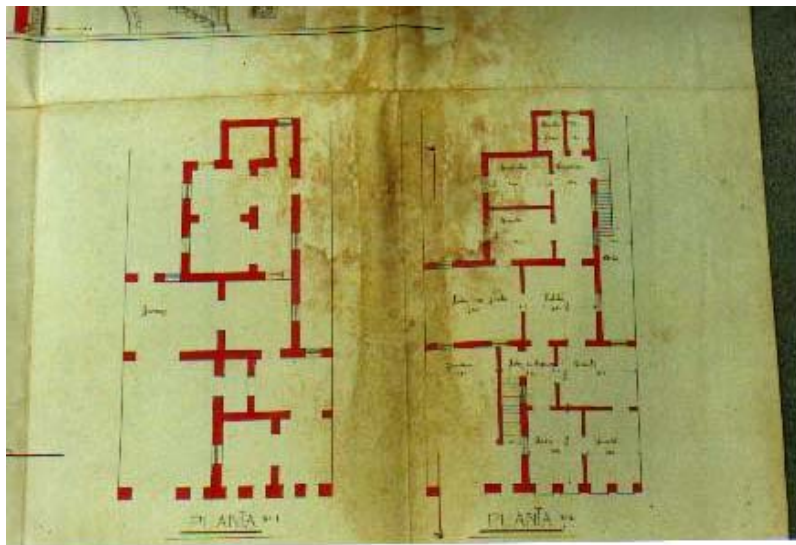


Fig. 80: exemplo de planta baixa de um "casarão" com porão e dois pavimentos (IHGJ: arquivo)

No que se refere às funções, o programa de necessidade destas construções é bastante complexo, "resolvidos caso a caso"<sup>272</sup>, assim como as soluções dos partidos arquitetônico (no sentido de resultado formal).

Além dos recursos econômicos que viabilizaram estas construções, há que se destacar a capacidade técnica dos construtores, parte fundamental destas realizações. Eram principalmente profissionais portugueses e italianos e seus descendentes, que desfrutavam de reconhecido valor por suas obras, possibilitando que muitos tivessem estreito contato com os grandes centros americanos e europeus, o que lhes permitia uma atualização constante com o que ocorria ao nível de progresso técnico e artístico referentes às suas atividades.

### **Construtores, marceneiros, entalhadores: artistas em competição**

A cidade de Jaguarão ficou reconhecida na região pelo padrão de suas construções, onde se destacam seus "casarões". Existe o comentário entre os historiadores locais, embora se desconheça documentação a respeito, que entre os profissionais construtores, verdadeiros artistas no trato da madeira e dos adornos em geral, havia um clima de

---

<sup>272</sup> Oliveira, op. cit., p.109.

competição muito forte, cada um querendo superar o trabalho do seu colega.

Entre os construtores mais conhecidos, destacam-se os trabalhos de Miguel de Lelis, de origem italiana, grande marceneiro, escultor e construtor que executou obras de muita qualidade, principalmente trabalhos de marcenaria, quando esta profissão requeria muita habilidade manual, num período no qual o trabalho era realizado de forma muito artesanal e as peças construídas repletas de rebuscados elementos decorativos "entalhados" pelo próprio marceneiro, utilizando os tradicionais "400 ferros" do ofício, composto de goivas, desbastadores, burilo e outras ferramentas, utilizando madeiras de qualidade que ainda existiam na região, como o cedro, angico e cabriuva.

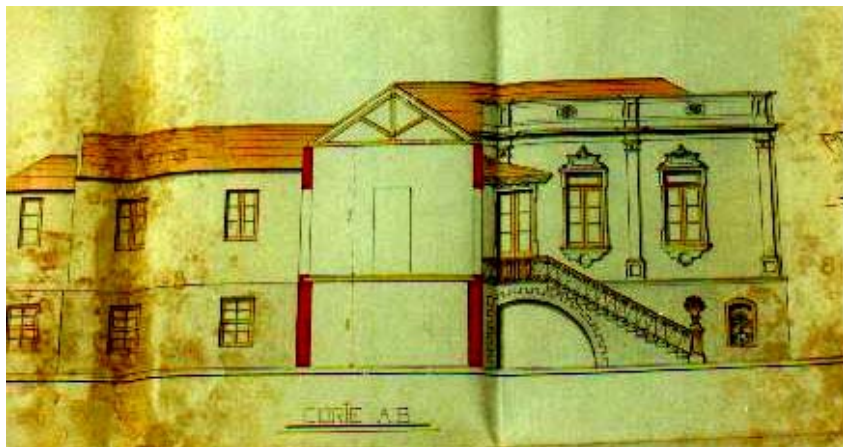


Fig. 81: aspectos construtivos dos "casarões" de Jaguarão. (IHGJ:arquivo)

Mais um grande artista conhecido - carpinteiro, marceneiro e entalhador - que deixou sua marca nas obras de madeira que realizou nas construções de Jaguarão, foi Gustavo Guimarães, português que se estabeleceu na fronteira no final do século 19. Outros nomes importantes ligados a construção são os de Germano Rodrigues e Joaquim Lino de Souza, este último construtor de muitos "casarões" da cidade e da igreja Imaculada Conceição; Manoel Verdade, português conhecido por "Maneca", deixou uma descendência de filhos e netos construtores na cidade; Martinho de Oliveira Braga, construtor do Teatro Esperança; Polidoro Antônio da Costa, que projetou o Mercado Público de Jaguarão e depois projetou o da Capital da Província.

Ainda há que destacar os trabalhos de Gaspar Scangarelli, italiano que veio de Bagé e que projetou e construiu muitas obras na cidade durante as primeiras décadas do século 20.

As fachadas exageradamente enriquecidas com detalhes em relevos e outros elementos apostos, comprovam que muitos destes senhores também eram escultores. Moldavam na argila a partir de uma forma de areia fina, que depois enchiam de cimento. Ao final do processo, faziam os necessários retoques<sup>273</sup>.

<sup>273</sup> Alguns dados referentes a estes construtores encontram-se nos documentos do "Projeto Jaguar", Oliveira e Seibt, op.cit., p.77. Porém a historiografia referente a cidade está em falta no que diz respeito a estes construtores de Jaguarão. A maioria das informações aqui registradas foram obtidas em entrevistas com pessoas mais velhas da cidade. Importante para o desenvolvimento deste tema, foram as contribuições do Sr. Priori, funcionário da Prefeitura Municipal.

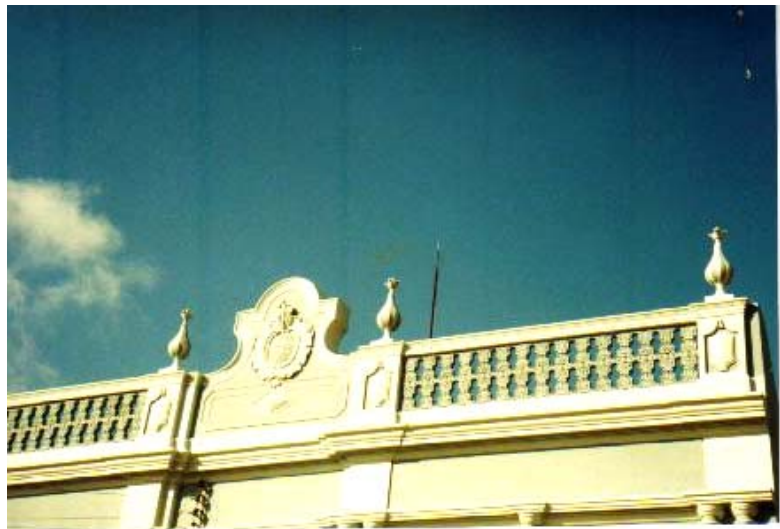


Fig. 82: Casarões: detalhes construtivos de fachada

Artistas de talento reconhecido, estes construtores possuíam uma seleta clientela e suas obras serviam de modelo para aqueles que construía edifícios mais populares, mas que representavam o grosso das edificações da cidade, apropriando-se de elementos construtivos dos abastados casarões. Eram as casas da classe média, sempre com perspectivas de ascensão social. Tentar repetir, mesmo de maneira reduzida, modelos construtivos da classe dominante, poderia ser uma das formas de se identificar com aqueles que representavam o poder, o progresso, enfim uma modernidade distinta daquele mundo colonial atrasado que os cercava.

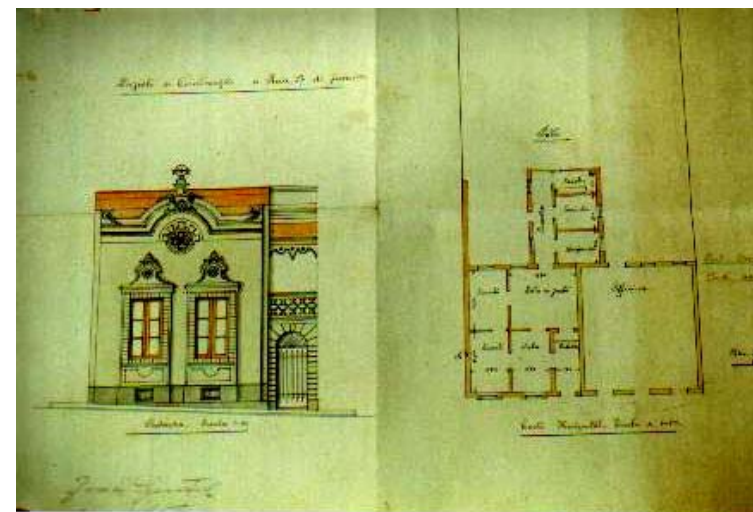


Fig. 83: Exemplo de casa de padrão médio urbano. (IHGJ, arquivo)

Para Ramón Gutierrez, nas cidades coloniais americanas, se percebe com franqueza as contradições da política liberal, ou seja, introduz maior brecha entre ricos e pobres enfatizando a persistência da estratificação social. A riqueza gerada nos campos concentra-se em poucos na cidade, privilegiando um setor da população, surgindo uma arquitetura oculta e uma exibicionista, conformando a paisagem urbana.

Com certeza a arquitetura realizada em algumas regiões do Brasil, no final do período colonial, se aproxima muito desta constatação do arquiteto argentino. No caso da Jaguarão do final do século 19, estes contrastes ocorrem em razão da exuberância e riqueza dos seus casarões, embora a maioria da cidade fosse ocupada com construções de boa qualidade.

O setor mais pobre da cidade, aquele correspondente às famílias mais próximas da miséria, ainda que em escala reduzida naquele momento, também estava representado no espaço urbano. Somente ao se aproximar a metade do século 19 é que começará a crescer a área destas ocupações, caracterizadas pelas “sub-habitações” e em terrenos carente de qualquer infra-estrutura urbana.

Resumindo, sob este aspecto, a cidade na passagem do século 19 para o 20, se caracterizava por possuir alguns exemplos de uma arquitetura exuberante, representada pelos casarões da classe dominante (senhores de terra e/ou grandes comerciantes); um casario que compunha a maioria das construções da cidade (pequenos comerciantes/prestadores de serviços/militares/funcionários/empregados do comércio, etc.) e uma parte de sub-habitações localizadas nos terrenos da periferia (pessoas sub-empregadas, biscateiros, etc.)

No período colonial, uma característica importante que diferenciavam as construções da classe dominante e daquela de menores recursos, era o tamanho, ou a escala da construção. Ou seja, naqueles tempos na maioria das cidades do Brasil, para se conseguir maior conforto, se construíam os compartimentos em maior número e tamanho. Nos outros aspectos, (material, técnica construtiva, etc.) em pouco se diferenciava a casa da família abastada das outras, que compunham a maioria do casario das cidades.<sup>274</sup>

<sup>274</sup> Reis Filho, op.cit., p.28.

Na segunda metade do século 19 esta situação começa a se modificar e Jaguarão procura acompanhar esta alteração. As construções das classes dominantes manterão a diferença fundamental do tamanho das edificações, mas outros elementos entrarão no jogo da mudança. As obras receberão beneficiamentos ao nível de acabamentos, aberturas, pisos, infra-estrutura, etc., fazendo com que as diferenças destas construções possam ser medidas por outros elementos que não apenas aqueles referentes às dimensões e número de compartimentos.

Em muitos casos, haverá alterações inclusive na implantação da casa no terreno, com o aparecimento de recuos para resolver de outra forma a entrada da casa, ou a melhor iluminação natural dos compartimentos internos.

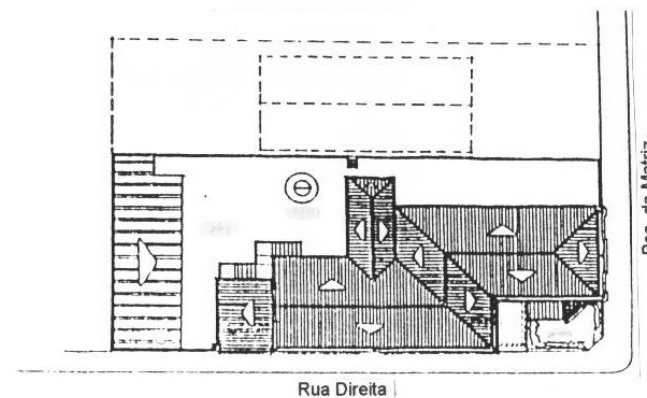


Fig. 84: Exemplo de variações na implantação da casa no terreno (Desenho: Projeto Jaguar)



### ***Distribuição da população no espaço urbano***

Como que a estratificação social da cidade se localiza no espaço, é uma pergunta que surge naturalmente num estudo que procura conhecer e analisar o crescimento de uma cidade. Sobretudo pela curiosidade de que em Jaguarão, os terrenos inicialmente foram distribuídos pela Municipalidade mas sua propriedade não foi repassada aos posseiros, continuou em poder do Município. Até que ponto esta situação poderia alterar a ocupação clássica das cidades capitalistas, aquelas em que o preço da terra vai “naturalmente” determinando a sócio-localização.

Para analisar a sócio-topografia desta cidade no período limitado por este estudo, primeiro se dividiu a zona urbana em setores. Para isto, utilizou-se a divisão existente no “Inventário do Patrimônio Histórico de Jaguarão”, cujos limites setoriais foram obtidos a partir da observação da evolução urbana da cidade<sup>275</sup>.

Este “Inventário” foi utilizado ainda como base de dados de apoio para localizar as tipologias existentes no perímetro urbano da cidade. Foram consideradas todas edificações levantadas, construídas aproximadamente até a terceira década do século 20. Esta aproximação resulta da falta de datas em alguns casos, obrigando a que se utilizassem critérios que apenas se acercam à data da construção do imóvel, o que parece perfeitamente válido dado os objetivos deste estudo.

<sup>275</sup> Oliveira, Ana Lucia e Seibt, Mauricio op. cit.

Considerando-se que no final do século 19, as classes mais abastadas habitavam os “casarões” de alto padrão; as classes média (média alta, regular ou baixa) às construções de padrão médio e as classes populares, aquelas construções mais simples, é possível o estabelecimento de critérios para identificar e classificar as tipologias que se repetem com mais frequência e, a partir disto, conhecer como ocorria a distribuição da população no tecido urbano da cidade.



Fig 85: Exemplos de construções tipificadas como de “alto padrão”

Como construções de “alto padrão” (casarões), foram identificadas aquelas edificações descritas acima: pretensiosas e portentosas, de grandes proporções; com uso de porão (médio ou alto); requintes construtivos com o uso de elementos trabalhados, como platibandas ornamentadas com frontões, estátuas ou vasos; grande número de aberturas

(amplas) e uso de balcões ou sacadas; hall de entrada sofisticado pelas intenções estéticas demonstradas com o uso de materiais bastante elaborados artisticamente (portas esculpidas; azulejos decorativos; uso de pinturas especiais, etc.).

Como construção de “padrão médio”, identificou-se aquelas que possuem uma boa qualidade construtiva ao nível de estrutura, porém de menores dimensões e sem a pretensão encontrada nos os casarões. São edifícios que utilizam o porão mais baixo e, embora com preocupações estéticas (platibanda com composição geométrica; pilastras para fazer o “enquadramento” da fachada, etc.), não chegam ao nível daqueles primeiros . Alguns exemplares construtivos que formalmente se aproximavam dos casarões, se mantiveram nesta faixa por suas dimensões reduzidas, falta de alguns elementos considerados importantes como o uso de balcões e porão alto.

As construções classificadas como “padrão médio” poderiam ter maiores subdivisões de acordo com sua tipologia formal. Porém percebeu-se que isto não acrescentaria novos dados ou respostas para a grande questão desta pauta, que em última análise, é desenhar a distribuição espacial da população e algumas características desta cidade neste aspecto. Os croquis desenhados servem para ilustrar melhor o que se classificou com este conceito.

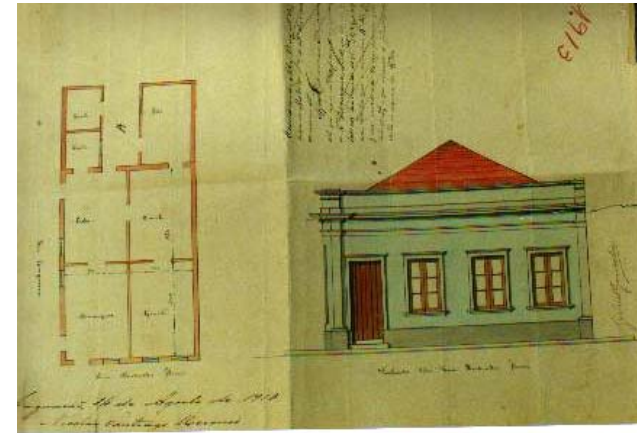


Fig. 86: Exemplo de construção classificada como padrão médio

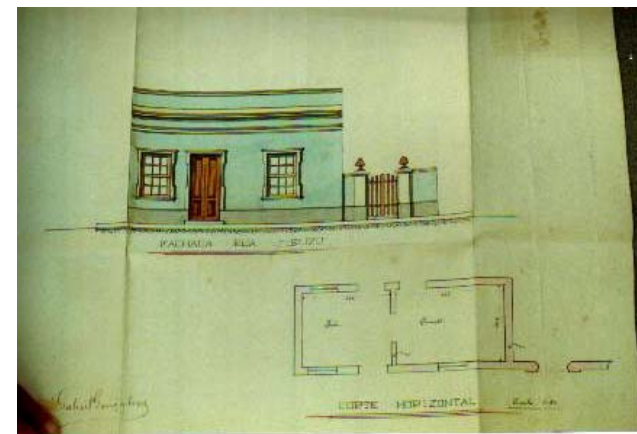


Fig. 87: Exemplo de construção classificada como padrão baixo

Por fim, como “construções populares”, foram definidas aquelas que possuem fachadas de dimensões reduzidas, tipo “porta e janela” ou “porta e duas janelas”; e, mesmo observando-se em alguns casos, certas preocupações formais a nível de enquadramento e outros detalhes, como o uso de platibanda, sua escala e a simplicidade construtiva, revelam uma edificação sem maiores complexidades construtiva, com certeza utilizada por famílias de renda mais baixa.

A questão das dimensões da fachada foi considerada como um dos primeiros elementos de classificação utilizado, pois praticamente define a dimensão do lote, considerando-se que no final do século 19 e início do 20, suas profundidades eram praticamente padronizadas em “meia quadra”. Em épocas mais recentes, próximas à metade do século 20 é que se incrementaram as subdivisões de terrenos, principalmente em relação às larguras, atingindo, em muitos casos, inclusive as medidas referentes a sua profundidade.

#### Setorização:

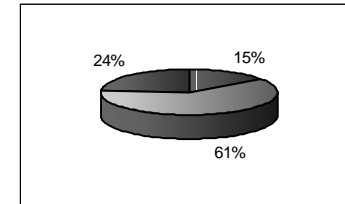
- Setor A:** Rua Conde D’Eu (antiga rua da Residência/Praia)  
Rua Uruguaiana  
Rua Gal. Barroso (antiga rua das Trincheiras)  
Rua Riachuelo
- Setor B:** Rua Conde D’Eu (antiga rua da Residência/Praia)  
Rua das Pombas (rua Maurity, em 1912)  
Rua Dom Pedro (rua 7 de Abril, em 1912)  
Rua Uruguaiana
- Setor C:** Rua Gal. Barroso (antiga rua das Trincheiras)  
Rua Uruguaiana  
Rua Dom Pedro (rua 7 de Abril, em 1912)  
Rua Riachuelo
- Setor D:** Rua Dom Pedro (rua 7 de Abril, em 1912)  
Rua dos Pescadores (rua Lima Barros, em 1897)  
Rua Humaitá (1912)  
Rua dos Prazeres (rua Curuzu, em 1922)

Após a investigação realizada dentro da setorização proposta, verificou-se que a sócio-topografia da cidade, no período correspondente ao final do século 19 e início do 20, se aproximava da seguinte composição:

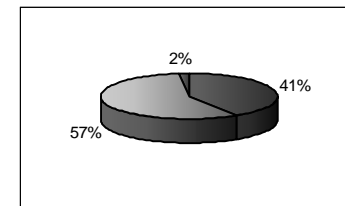


Fig. 88: Setorização utilizada para analisar a sócio-topografia

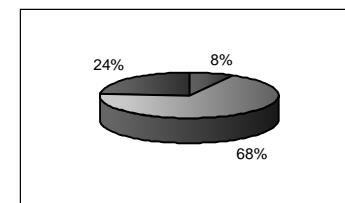
**Setor A:**  
 Popular: 15%  
 Média: 61%  
 Alta: 24%



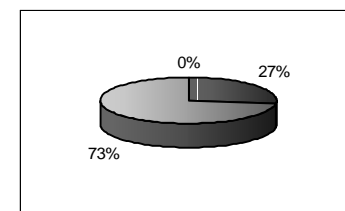
**Setor B:**  
 Popular: 41%  
 Média: 57%  
 Alta: 02%



**Setor C:**  
 Popular: 08%  
 Média: 68%  
 Alta: 24%

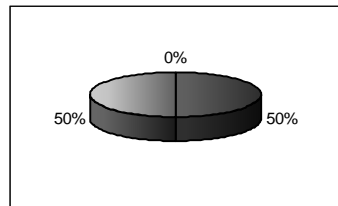


**Setor D:**  
 Popular: 27%  
 Média: 73%  
 Alta: 00%



### Setor E:

Popular:	50%
Média:	50%
Alta:	00%



Esta classificação permite algumas verificações e conclusões sobre a socio-topografia urbana de Jaguarão no final do século 19 e início do 20.

A classe alta se localiza nos setores “A” e “C” da cidade, que corresponde às áreas mais centrais. O número de construções correspondente a este estrato social que se encontrou no setor “B” foi irrelevante (uma unidade).

Nas quadras que compõe a Praça da Matriz, está localizada a maior concentração dos casarões das classes mais altas. As outras ruas que abrigam estas construções, pela ordem são: Rua do Comércio; Rua 27 de Janeiro; Imperador e General Osório.

Os estratos mais baixos da população estão nos setores “B”, “D” e “E”, que se caracterizavam como periferia da cidade. Porém deve-se observar que, com exceção do entorno da praça da Matriz, estas construções estão presentes em toda área da povoação, intensificando sua concentração em direção à periferia urbana.

Pela análise dos resultados obtidos, observa-se que as famílias que habitam em edifícios classificados como de “qualidade média”, estão distribuídas de forma relativamente

uniforme por todo o espaço urbano da cidade, podendo-se concluir que, sendo estes edifícios os que ocorrem com maior intensidade no tecido urbano, são elementos característicos determinantes na morfologia urbana de Jaguarão do final do século 19 e início do 20.

Pelo tipo de formação da cidade e o crescimento apresentado, a praça central (da Matriz) deixa de ser o centro geográfico, mas não perde sua posição de centro de importância política e social. A cidade apresenta um crescimento em direção “norte”, entre outras razões, pelas dificuldades e restrições impostas pelos dois córregos que deságuam no rio Jaguarão e que por muito tempo causavam problemas de inundações e circulação, desvalorizando seu entorno.

Como consequência desta desvalorização, este espaço – correspondente aos setores “B” e “D”, será ocupado pelas camadas mais pobres da população, ou por funções incompatíveis com as áreas mais valorizadas socialmente, como algumas indústrias, por exemplo, ou então com atividades como a prostituição, que, desde a metade do século 19 ocupa o mesmo setor da cidade (inclusive nos dias atuais), e que se caracteriza pela situação em zonas de pouca valorização econômica. Até a segunda década do século 20, havia neste setor a rua identificada como “Rua dos Prazeres”.

O Inventário do Patrimônio Arquitetônico de Jaguarão, levantou um grande número de construções da cidade, cujas características remetiam a época de formação e desenvolvimento da cidade, bem como de alguns exemplos

que trazem no seu desenho o reflexo de influências de várias correntes de arquitetura até épocas mais recentes.

Para complementar, testar e utilizar com segurança esta base de dados, foi realizado um levantamento expedito, direto, pelas ruas da cidade, cujo resultado foi considerado satisfatório.

Foi possível localizar com precisão todos os “casarões” ainda existentes no perímetro urbano e conferir a mostra do “casario” que compunham o tecido urbano referente a época do estudo, portanto deixando um resultado positivo para ser utilizado como um elemento importante na caracterização da cidade num momento importante da sua história urbana.

O resultado desta amostra responde de forma satisfatória alguma das questões imediatas que inicialmente se colocavam. Foi possível com segurança localizar todos os “casarões” do perímetro urbano e fazer uma aproximação razoável da população de menores recursos, para tornar possível desenhar a caracterização da cidade naquele momento.

Para muitas teorias que estudam a distribuição do homem, dos grupos sociais e das atividades na cidade, o fator econômico é decisivo nesta questão. As pessoas, empresas e indústrias, buscariam no espaço urbano, a localização mais vantajosa para suas trocas, produções, convivências, etc. Como a disponibilidade de solo é limitada, estas pessoas ou

sistemas podem alcançá-lo na medida de sua capacidade econômica<sup>276</sup>.

Para alguns defensores desta doutrina racionalista, a ocupação do solo ocorre de uma forma natural e estável, ou seja, cada função ou atividade procura os pontos onde possa extrair maior vantagens da localização espacial.

Observa-se que apesar de manter algumas particularidades interessantes, Jaguarão não foge desta tradição da cidade capitalista. Considere-se ainda a existência e contribuição de outros fatores, além do econômico, que atuam como influenciadores, talvez em alguns casos até como determinantes, na localização espacial da população e das muitas atividades funcionais existentes numa cidade. Estes fatores são aceitos por correntes de teorias urbanas mais realistas, como elementos complementares a este fator econômico. Podem ser, por exemplo, desde as características físicas do terreno, como também fatores da área social, onde se incluem costumes de uma população, atitudes morais, tabus, tendências culturais, esquemas tradicionais, disposições políticas ou administrativas, etc<sup>277</sup>.

---

<sup>276</sup> Goitia, op. cit., p.232; comenta algumas teorias de ecologia urbana a base de esquemas descritivos ideais, como as teorias econômico-racionalistas em geral, que desprezam os valores culturais, simbólicos, ideais, etc. Procurando explicar as forças que condicionam a adaptação da sociedade ao espaço físico, por meio de motivos estritamente econômicos.

<sup>277</sup> Goitia, op. cit., p.237: estes racionalistas mais realistas, aceitam que estes fatores sociais (não racionalistas) interfiram na estrutura urbana, mas numa categoria distinta, secundária e não como causas principais e últimas.

Como foi visto anteriormente, Jaguarão possui uma característica específica de origem: a distribuição de terrenos urbanos realizada pelo poder público para o povoamento, que passava ao cidadão o direito de uso, mas mantinha sua propriedade com a municipalidade. Até que ponto esta especificidade poderia ter alterado de alguma maneira a distribuição da população no espaço urbano, fugindo de alguns parâmetros tradicionais da cidade capitalista é uma pergunta que naturalmente surge quando se analisa o crescimento da cidade sob estes aspectos.

A partir da metade do século 19, a cidade inicia um crescimento mais efetivo e a disponibilidade de lotes centrais irá se reduzir. Isto ocasionará um movimento muito peculiar, gerando um mercado imobiliário de compra e venda da “posse do uso” dos lotes, ou seja da sua transferência de nome do usuário, mas não da propriedade, que continuará com o município. As camadas mais ricas da sociedade, oferecerão aos foreiros de poucos recursos, valores pela transferência da posse dos seus lotes centrais, seja para moradia ou comércio. Estes, seduzidos pela perspectiva de conseguir um incremento de capital e com a possibilidade de conseguir da municipalidade novo lote nas extensões urbanas que ocorrem neste momento, aceitarão estas ofertas, transferindo portanto suas residências para locais mais afastados do centro da cidade. Observa-se que, embora com algumas particularidades, o movimento em si, é o mesmo que tradicionalmente ocorre na cidade capitalista, aquela em que os terrenos são bens de consumo, com valor de troca em função da localização, dimensões, etc. O resultado espacial será que no centro se localizarão as famílias de mais alta

renda da cidade e o comércio e a periferia será ocupada pelas famílias de menor poder aquisitivo.

Dentro do espaço dito central, se pode perceber outras subdivisões importantes. Passado o momento inicial de formação da cidade, quando esta inicia a ampliação de suas funções, deixando de ser exclusivamente militar, para o entorno mais próximo da praça central se transferirão as famílias de maior prestígio econômico-político e social da cidade, vale dizer os grandes criadores, comerciantes e industriais. Parece que, resguardado algum exagero coloquial, poderia se medir a condição econômica das famílias, pela distância que estas estavam da praça central. O centro da cidade misturava as funções comerciais e residencial, mas a praça central mantinha-se caracterizada por funções mais sociais, como residencial, clubes sociais, igreja Matriz, hotel, Maçonaria e Foro.

Se a Praça da Matriz foi o polo de atração social, outra praça, identificada com duas denominações durante o século 19, a do Desembarque, ou da Marinha, localizada na beira do rio, na parte baixa da cidade, será um polo de atração mais afinado com o uso comercial-industrial. No seu entorno se localizarão as atividades afins a estes usos, pelas óbvias facilidades e vantagens que podiam obter com a proximidade do porto. A “usina” geradora de eletricidade, por exemplo, será implantada em local anexo a praça.

Outras atividades inclusive se instalarão na própria praça, usurpando preciosas parcelas do seu espaço, para abrigar atividades como a Capitania dos Portos, Posto de Saúde e Mercado Público. Quanto a esta última atividade, observa-se

que manterá a tradição de tantas cidades coloniais portuguesas no continente americano, que possuíam esta atividade no entorno do porto.

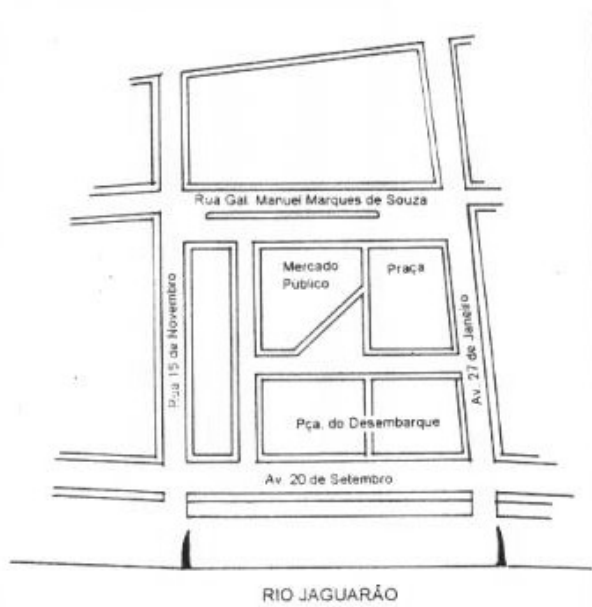


Fig. 89: Praça do Desembarque e as atividades que ocupam seu espaço

O rio foi um elemento que sempre atraiu parte da população para suas proximidades, notadamente aquelas ligadas às atividades de pesca, ou de transportes fluviais, seja ao nível de longo percurso, entre cidades, como os que realizavam simplesmente a travessia de cargas e passageiros para o

outro lado da fronteira. Havia ainda os transportes de médio alcance, como o transporte de areia para construção, entre outros.

Todas estas funções vão caracterizar um espaço muito particular na cidade. Apropriadamente uma rua desta deste setor foi identificada como Rua dos Pescadores, com certeza pela concentração de pessoas ligadas a esta atividade no entorno deste local. Será nesta região que logo se instalarão muitos dos estabelecimentos industriais da cidade, pelas facilidades de comunicação proporcionadas pela proximidade ao porto local.

O crescimento de Jaguarão que se evidencia na segunda metade do século 19 foi bastante expressivo, embora não custe repetir que tratava-se de uma pequena cidade, distante dos centros, no limite de uma periferia. Portanto trata-se de um crescimento lento, sem qualquer referência ou paralelo ao desenvolvimento acelerado que experimentaram algumas grandes capitais do país. Tampouco se parecia com um processo de decantação morosa, como ocorrera em muitas antigas cidades européias.

As transformações urbanas foram lentas, ocorrendo momentos quase estáticos, mas como toda cidade tem esta tendência de funcionar como um organismo em constante transformação, Jaguarão não foi diferente e isto se pode observar sob vários aspectos. Sempre houve um crescimento de população que se refletia na economia e no espaço urbano. Isto se devia tanto pela posição político-geográfica de fronteira-limite, com intensa movimentação comercial e



militar; como também pelas possibilidades de comunicação pelo porto; pela desempenho da pecuária, etc.

Por tudo, a exploração destas modificações que se expressam na estrutura física da cidade, é um dos objetivos deste estudo.

### **Espaços sociais, culturais e políticos**

Uma interessante característica desta cidade, que se observa desde seus primeiros momentos de vida urbana, são as intensas atividades lúdicas desenvolvidas pela sua população. É na verdade tão peculiar esta prática social, que na tentativa para justificar este caráter da população, alguns historiadores utilizam argumentos extremamente polêmicos, como por exemplo atribuir este fato a pouca afeição à economia capitalista e ao investimento de seus habitantes<sup>278</sup>,

Estas atividades de lazer, cultura e esportes também ocorriam em outras povoações evidentemente, muitas das quais não apresentaram qualquer problema ao desenvolvimento por este motivo. Inclusive no caso de Jaguarão, é no momento de maior crescimento econômico que estas atividades mais se desenvolvem, com a abertura de muitas sociedades culturais e recreativas.

Certamente que isto se trata de um tema polêmico do qual este estudo não se possui elementos suficientes que

---

<sup>278</sup> Franco, Sergio da Costa, *Jaguarão em 1867*, in Cadernos Jaguarenses, nº1, 1998. p. 46, citando como exemplo para ilustrar seu ponto de vista, a fundação do "Prado Jaguarense" em 1886.

permitam uma avaliação mais profunda. Para tanto seriam necessários outros esforços, assim como objetivos mais amplos do que se pretende com esta pesquisa. O que importa a ser relevado neste momento é que o simples fato de uma comunidade investir em áreas que não estejam diretamente conectadas com a produção, possa demonstrar um perfil social genérico, ou uma vocação de grande parte da população.

Em 1845, quando a cidade se encontrava ainda carente de qualquer estrutura básica e recomeçava sua luta para viabilizar algumas atividades elementares, a Câmara recebia uma solicitação do Sr. Francisco Pereira Leôncio, para que lhe concedesse licença de abrir "casa de negócio e espetáculo público". Embora não detalhe o tipo de espetáculo que costuma apresentar, o fato serve como um indicativo de apesar das dificuldades econômicas, ocorria uma organização urbana em setores de lazer e de ócio, o que até pode efetivamente representar um indicativo desta "vocação" às coisas lúdicas da vida, como sustenta o historiador acima, mas que bem pode caracterizar a existência de algum excedente que viabilize atividades desta natureza.

O que se pode concluir desta questão e isto sim importa neste momento, é que as constantes crises enfrentadas pela população, não impediram a realização de investimentos em atividades lúdico-culturais, o que demonstra tratar-se de uma comunidade que buscava além do crescimento econômico, uma aproximação com o mundo cultural e artístico da época. Estas atitudes vão se refletir no espaço urbano; podem ser "lidas" na própria arquitetura da cidade, reflexo de uma época

de crescimento econômico e repleta de preocupações estéticas em muitos dos seus edifícios.

O caso da construção de um “hipódromo” na cidade, pode ser analisado sob a ótica da tradição cultural dos gaúchos. Na verdade, corridas de cavalos eram desde muito tempo uma das poucas e muito concorridas alternativas de divertimento com que contava a população. Eram realizadas em datas festivas, ou mesmo em finais de semana, nos campos próximos à cidade, complementada com a música de um sanfoneiro, churrasco e grande movimentação social. Portanto, a construção deste espaço pode ser considerada como um equipamento que qualificava a cidade e a vida dos seus habitantes, orgulhosos de uma obra própria de lugares importantes. Estava localizado próximo à antiga estrada para Pelotas, atualmente Av. Bento Gonçalves, onde localiza-se o Sindicato Rural de Jaguarão.

É interessante ressaltar a importância que o cavalo assumiu na vida do gaúcho. Desde a época das guerras de conquista, como nos tempos de paz, no trabalho do campo, onde acabou por tornar-se um elemento imprescindível, fazendo parte destacada da cultura deste povo. Mesmo nos momentos de lazer, é acompanhado do cavalo, ou em atividades em que é o próprio protagonista, como nas carreiras de finais de semana, o cavalo estará sempre presente no cenário sulino do século 19 e início do 20.

Porém é fato de que nesta sociedade, as festividades formavam parte da sua prática social. Fundavam-se muitas sociedades recreativas geralmente ligadas a alguma facção política.

Em 30 de julho de 1882 foi fundado o Clube Republicano de Jaguarão. Era composto por 20 pessoas influentes na cidade e região. Em setembro deste mesmo ano foi eleita a diretoria, com o Dr. Carlos Barbosa Gonçalves como presidente, Manuel de Deus Dias como vice, Eugênio Rache e Inocêncio Etchegoyen como secretários: Marcínio Mattos, Manuel Ignácio Rodrigues, Benjamin Reis e Augusto Cesar de Leivas como diretores. Estes senhores eram na maioria fazendeiros, comerciantes e algum militar reformado. Uma entidade social, mas com um cunho político muito forte, de oposição ao governo imperial da época.

Os republicanos procuravam ocupar os espaços possíveis dentro da sociedade, difundindo os objetivos e princípios básicos do movimento, que poderiam ser sintetizados na luta por uma maior autonomia dos municípios, na federação das províncias, no alargamento do voto e, evidentemente a abolição da escravidão. O editorial de 29 de dezembro de 1888 do seu órgão na imprensa, o jornal "A Ordem", deixava claros estes pontos políticos pelos quais aspiravam.

Em 1884, foi fundada uma outra sociedade, chamada de "Sociedade Cassino Jaguareense", que mesmo sem se manifestar oficialmente, sempre se inclinou pelo ideal republicano. Esta posição pode ser verificada, quando, em 1885, formou uma comissão do clube para auxiliar a Sociedade Emancipadora Jaguareense, na extinção dos escravos do município.

Nesta época já existia o Clube Jaguareense, contrário aos republicanos, portanto afinados com os ideais do Império. Quando o Conde D'Eu visitou Jaguarão, o Clube Jaguareense

ofereceu uma monumental festa à sua comitiva, enquanto que o Cassino ignorava tal visita.

Outra prova que estas sociedades desenvolviam suas atividades sociais ligadas aos fortes interesses ou ideais políticos, ocorreu quando em setembro de 1888, se aprovou a fusão entre o Clube Jaguareense e o Clube Cassino, uma relação que não resistiu mais do que um ano. No 1º baile que consagraria a união, houve divergências entre os seus associados por problemas de comportamento, o que a rigor representava toda uma postura política mais ou menos conservadora de ambos lados: os “cassinenses” mais liberados das tradições, se incompatibilizavam com “jaguareenses”, mais conservadores.

Os associados do Cassino consideram-se então como "não fundidos", voltando à antiga casa onde, no dia seguinte, 14 de outubro de 1889, reabriram suas portas iniciando nova fase com o nome de Clube Harmonia Jaguareense. A princípio poderia tratar-se de um fato sem relevância, mas que adquire significado, sabendo tratar-se do enfrentamento de dois grupos com ideologias distintas, percebendo-se uma abertura às inovações por parte de uns e o conservadorismo dos outros.

Em 1890, os associados do Cassino, constroem um dos edifícios mais emblemáticos da cidade, cuja arquitetura é marcada pela fachada identificada com a linguagem neoclássica, a partir de uma composição simétrica com o uso de um elemento central destacado e a utilização de detalhes característicos como frontões, pilastras, platibandas com elementos figurativos, etc.

A edificação foi construída estrategicamente na frente da praça central, a poucos metros da Sociedade Jaguareense. A inauguração do prédio ocorreu no dia 16 de maio de 1891, e, como dado original deste processo, o construtor, em atenção aos relevantes serviços prestados à sociedade, foi convidado pelo clube para associar-se isento de jóia (um valor inicial que se paga para participar da sociedade).



Fig. 90: Espaço cultural: Clube Cassino (Harmonia). Localização social privilegiada e arquitetura atualizada com os padrões da época.

O partido arquitetônico adotado, com a utilização de porão alto, ajuda a conferir ao edifício uma monumentalidade, mais tarde prejudicada pelas novas construções vizinhas em altura. Esta obra foi projetada e construída por Marinho de Oliveira Braga, construtor português que executou entre outras

edificações importantes na cidade, a do Teatro Politeama Esperança.

Além das corridas de cavalo, das reuniões festivas e demais e eventos sociais, a população tinha como atividades de divertimento as apresentações de teatro. A cidade estava no roteiro de companhias que se apresentavam em Porto Alegre e Pelotas e seguiam para Montevidéu e Buenos Aires. Semanalmente haviam espetáculos de grande qualidade de repertório, com peças de Shakespere traduzidas, e autores brasileiros de renome naquela época, como José de Alencar, Alexandre Dumas e Gonçalves Magalhães, conforme os anúncios publicados nos jornais locais.<sup>279</sup>

Inicialmente tudo acontecia no "Theatro Philo-dramático Apollo", que foi o antecessor do Teatro Esperança. Não existe documentação específica sobre as instalações do "Philo", mas devia ser um pequeno teatro conforme a descrição da "Atalaia do Sul" em sua edição do dia 16 de março de 1873: "Teve lugar no dia 12 do corrente no nosso teatrinho". Continuando a matéria, esta se reportava ao fato de que a população estava com frequência assistindo a espetáculos importantes, naquele palco "pisado por grandes artistas dramáticos, com peças magníficas e de grande sublimidade".

Mas o grande orgulho para os jaguarenses nesta área dos espetáculos foi a construção do Teatro Esperança. Localizado na extensão da rua 27 de Janeiro, teve sua obra iniciada em 27 de janeiro de 1887 inaugurada dez anos depois, no dia 13 de janeiro de 1897.

---

<sup>279</sup> Franco, Sergio da Costa (1988), op. cit. , p. 45.

No último quartel do século 20 sofreu algumas reformas, esteve por um período fechado, mas ainda mantém-se em funcionamento. Em 1999, data em que foram executados os levantamentos de dados para este trabalho, o prédio passava por obras de restauração.

É indispensável realçar o valor arquitetônico deste prédio dentro do contexto da cidade do final do século 19, mas também é fundamental destacar o que esta construção representou para a cidade naquele momento. Não se pode esquecer que Jaguarão era ainda uma pequena e pobre cidade de aproximadamente uns 10.000 habitantes, sem grandes possibilidades de consumo de qualquer natureza (cultural inclusive). Uma cidade que crescia, a pesar das dificuldades. A construção do Teatro era uma antiga aspiração de um povo que ha anos cultivava esta prática de diversão cultural, de forma um pouco improvisada no seu antigo prédio.

Naquele momento sem as práticas de diversão e cultura atuais, o teatro era uma atração valorizada e gerava muita movimentação nesta área. A existência de uma sala de espetáculos do padrão com que foi construído o Teatro Esperança era a possibilidade de colocar Jaguarão na rede de espetáculos que faziam o circuito entre Porto Alegre, Pelotas, Montevidéu e Buenos Aires. E isto de fato ocorreu em muitas oportunidades. Os jornais da época trazem muitas matérias sobre grandes nomes da época que se apresentaram na cidade.

Trata-se de um interessante edifício de arquitetura eclética, em cuja fachada foram colocadas aberturas entre colunas

jônicas, platibandas com frontões decorados, hierarquizando a entrada principal localizada exatamente no centro do edifício. Em época recente, as aberturas - portas e janelas - foram substituídas por similares que sensivelmente prejudicam a qualidade formal do seu projeto original.



Fig. 91: Teatro Esperança: a arquitetura buscava identificar-se com os tipos construtivos do final do século 19.

O edifício está implantado sem recuo de frente, no alinhamento do passeio, conforme exigia a legislação da época, possuindo recuo lateral em apenas um dos lados, por onde existe uma entrada secundária, facilitando o acesso direto da rua para o seu interior.

O seu espaço interior é solucionado dentro dos modelos clássicos de teatros do século 19: na platéia e no palco, o prédio tem um pé direito monumental, de aproximadamente 12 m, onde encontra-se além do pavimento térreo, mais três galerias. No hall de entrada, a altura interna é de aproximadamente de 7m, onde se localizam duas bilheterias, e um espaço transitório interno - saguão - que divide este espaço com a platéia, por três portas em estilo “art nouveau”, cada uma das quais com duas folhas.

A partir do saguão de espera, em direção a platéia, existe duas circulações laterais e, também duas verticais que dão acesso às galerias, de acordo com os partidos tradicionais de casa de espetáculos que se construía naquela época.

Esta obra impressiona tanto por sua arquitetura grandiosa como pela funcionalidade, considerando-se que se tratava de uma cidade com pouco mais de 10 mil habitantes. Isto só pode ser explicado pela importância que a cidade possuía dentro do contexto político e econômico do Estado. Sendo assim, este Teatro representa um marco básico na vida cultural e artística de Jaguarão, palco de grandes apresentações líricas, bailes e cinema.

### **4.3. Espaços das atividades econômicas urbanas**

Assim como ocorria no Estado do Rio Grande do Sul, Jaguarão também podia considerar-se um município essencialmente pastoril, constituindo esta indústria sua principal riqueza<sup>280</sup>. Este fato não impedia que um número crescente estabelecimentos industriais de outra natureza, fossem marcando sua presença no espaço desta cidade, no momento da passagem do século 19 para o século 20.

Uma atividade que desde a primeira metade do século ocorre nos arredores da cidade é a das olarias. Não se conhecem datas, mas sabe-se que desde cedo há notícias de sua existência na região<sup>281</sup>. Estas pioneiras produções poderiam se tratar de pequenos empreendimentos onde fabricavam telhas e tijolos para consumo próprio, talvez com algum excedente para comercialização.

Ainda sobre este tema das olarias, sabe-se que em abril de 1855, a Câmara autorizava o Sr. Frederico Burbon para estabelecer-se com uma fábrica de tijolos em umas terras que se achavam devolutas nos subúrbios da Vila, tendo em vista tratar-se de um local conveniente, segundo informação do fiscal. Não existe documentação que informe exatamente onde se localizavam estas olarias. Determinar estes lugares

---

<sup>280</sup> Costa, Alfredo R. da, (org.), *O Rio Grande do Sul*, Porto Alegre: Ed. Globo, II vol., 1922, p.49.

<sup>281</sup> Franco, op. cit., p.42, fala de um tal Domingos Anselmo Afonso, dono de uma olaria, provavelmente a primeira de Jaguarão, ainda na segunda década do séc. 19.

seria interessante para um estudo mais completo sobre a formação e o crescimento desta cidade, mas para isto seria necessário investigações com prospecções arqueológicas, exigindo esforços que estão fora do alcance e dos objetivos deste estudo.

Até o início do século 20, a industrialização no Estado era precária e incipiente e em Jaguarão não poderia ser diferente. A característica dominante da indústria rio-grandense era a falta de coesão entre a produção e as necessidades do consumo geral, além da dificuldade de aproveitamento da matéria prima do estado, ainda pouco explorada, obrigando muitas vezes, sua importação, com o conseqüente encarecimento dos produtos<sup>282</sup>.

Este era o caso da Sociedade Anônima Luz Elétrica Jaguareense, que passa a fornecer energia elétrica para a cidade no início do século 20. Este contrato foi firmado no dia 2 de maio de 1900, no qual o governo municipal concedia ao Sr. Apolinário José dos Santos, privilégio por 30 anos para fornecer luz elétrica a esta cidade. No ano seguinte foi inaugurada a usina, cujo capital social era de Rs 210:000\$000, dividido em ações nominativas. Além de luz e força elétrica, fabricava gelo e fornecia água à população.

Sua diretoria inicial tinha como diretor-gerente o Sr. Décio Bastos de Oliveira Emydio; vice-diretor o Coronel Pedro Frederico Rache, político e sócio-chefe de uma das mais importantes casas comerciais da cidade (Rache, Leite & Cia)

---

<sup>282</sup> Domecq & Cia. (org), *O Estado do Rio Grande do Sul*, organizado pela empresa Monte Gráfica Thomas, Barcelona, 1916.

e o conselho fiscal era composto pelos senhores Cerqueira e Sobrinhos, abastados industrialistas locais; Dr. Faustino José Correa, médico e fazendeiro; Heleodoro Affonso, comerciante e Dr. Carlos Barboza Gonçalves, 1º acionista da empresa, político, médico, agricultor e fazendeiro.

Consultando os livros de registro de pagamento de impostos municipais referentes a década de 90 do século 19 e dos primeiros anos do século 20, observa-se uma quantidade razoável de pequenos estabelecimentos industriais urbanos, considerando-se a escala reduzida da cidade e o grau de desenvolvimento industrial do Estado, como foi visto acima.

### ***Atividades comerciais e de serviços***

A atividade comercial teve uma atuação destacada desde os primeiros momentos do povoado. Junto com a guarda militar chegaram pequenos comerciantes, aproveitando as vantagens que este tipo de atividade consegue em regiões de fronteira.

Desta forma, formou-se um “eixo comercial” a partir do porto, Praça do Desembarque, passando pelo Mercado Público, seguindo pela “rua do Comércio” que recebe esta identificação com muita propriedade, em direção a principal saída de produtos de Jaguarão, que seguia em direção a região de Herval e Bagé.

Esta atividade sempre foi intensa e, segundo dados encontrados na documentação do Projeto Jaguar, superdimensionada para a população local, o que comprova

uma movimentação de população flutuante própria dos entornos fronteiriços.

Por tudo, a análise dos dados levantados sinaliza uma concentração de atividades econômicas no centro da cidade. É o comércio, os serviços e até as indústrias que vão efetivar a ocupação deste espaço, compartilhando-o com as residências dos grandes proprietários e comerciantes. O crescimento da estrutura urbana em direção a periferia ocorre essencialmente ao nível do uso habitacional, através de casas para famílias de padrão econômico menor.

Considerando-se as pequenas dimensões da cidade no final do século 19 e início do 20, contando com pouco mais de 12.000 habitantes e gravitando a vida urbana praticamente em torno de um núcleo central, é fácil supor que seus diferentes setores estavam muito próximos espacialmente, inclusive ocorrendo sobreposição de algumas atividades dentro de uma mesma zona.

A partir dos livros de registro de atividades encontrado nos arquivos da Prefeitura Municipal de Jaguarão, foi possível também conhecer, localizar e analisar, outras atividades além das industriais, existentes na cidade de 1900.

Conforme o mapa que compõe este estudo, a maior concentração destas atividades referentes a profissionais liberais e prestadores de serviços em geral, encontra-se no início da “Cidade Nova”, no vetor de crescimento que ocorre através das ruas do Comércio e das Praças, na direção NE (saída da cidade para Bagé). Ocorre também uma localização marcante na proximidade da Praça da Igreja Matriz.

Das várias atividades atuantes na virada do século 19 para o 20, existe uma incidência mais acentuada, conforme os registros consultados, por parte dos profissionais da área da saúde (7 médicos e 2 homeopatas) e de advogados e profissões afins com afinadas a estes.

### Distribuição espacial das atividades dos prestadores de serviço e profissionais liberais no ano de 1900

	Quantidade
Advogados e afins	13
Agrimensor	1
Dentistas	1
Engenheiro	1
Médicos	7
Mestres de obras	3
Notários	2

<u>Legenda</u>	
Praça 13 de maio (Matriz)	1
Praça do Mercado	2
Cais do Porto	3

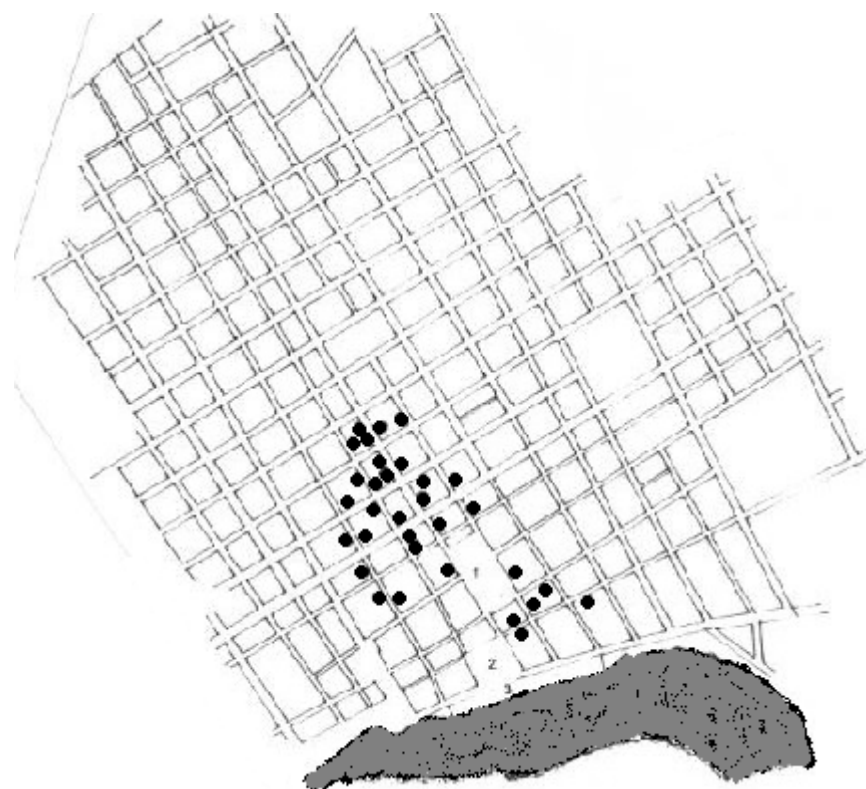


Fig. 92



## Distribuição espacial das atividades comerciais no ano de 1900

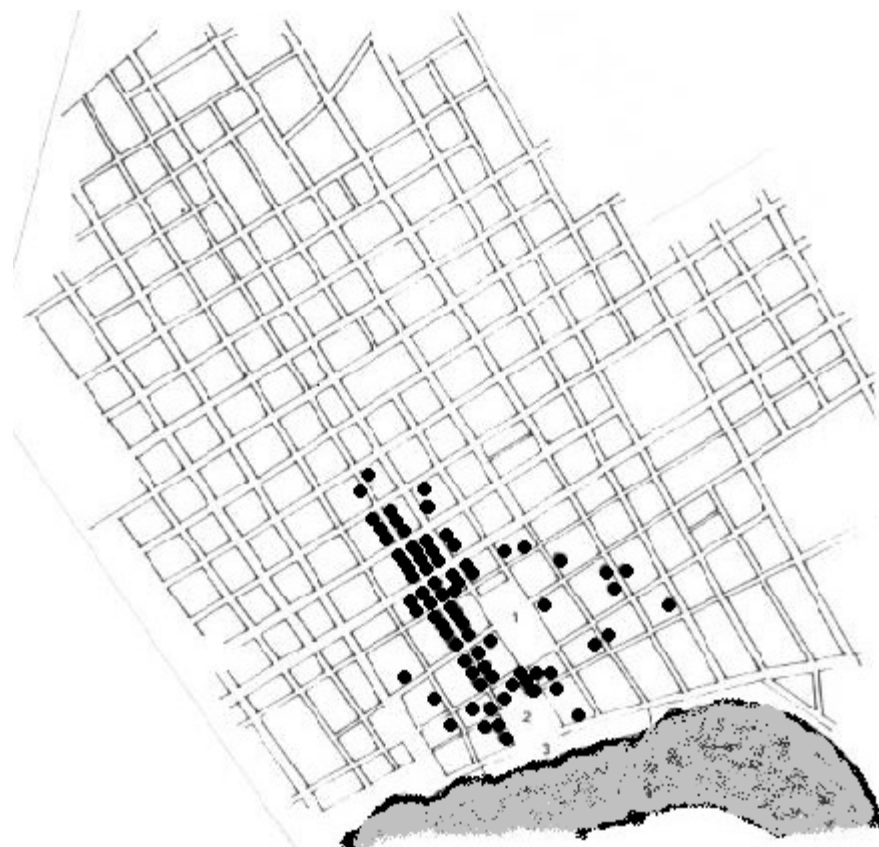


Fig. 93

### quantidade

Alfaiatarias	10
Agências	2
Armeiros	1
Barbearias	15
Casa de jóias	1
Casa de modas	1
Chapelarias	1
Colchoaria	1
Confeitarias	1
Escritórios	2
Farmácias	4
Ferragens	5
Fotógrafo	1
Hotéis e Botequins	8
Livraria	1
Lojas de tecidos	7
Ourives	2
Padarias	7
Relojoaria	2
Sapataria	10
Comércio de Campanha (meio rural)	16

### Legenda

Praça 13 de maio (Matriz)	1
Praça do Mercado	2
Cais do Porto	3

### ***Atividades industriais urbanas: serviços ao porto e a cidade***

Conforme algumas teorias sobre a localização de indústrias num determinado território, estas procuram preferencialmente uma localização em pontos que lhes proporcionem maiores vantagens, que pode-se traduzir em locais que se produza com menos custos<sup>283</sup>. Estes fatores são remetidos a três circunstâncias básicas: pontos de consumo, custo de transporte e mão-de-obra. Utilizando-se o método do isolamento destes fatores, para o caso de uma pequena cidade como Jaguarão, percebe-se que o valor da mão de obra é constante, ou seja, em qualquer ponto da cidade, será a mesma mão-de-obra com o mesmo custo. Desta forma restam os fatores referentes ao mercado consumidor e ao transporte, para definir onde será o local mais apropriado para sua instalação.

Por sua vez, os códigos de postura urbana do município não estabeleciam qualquer tipo de zoneamento com respeito ao uso do solo, de acordo com os tipos de atividades das indústrias, preocupando-se apenas com as questões referentes aos inconvenientes causados por ruídos e/ou exalação de gases. O que ocorreu é que as indústrias puderam escolher as áreas locacionais, de acordo com seus interesses, resultando, como se percebe no mapa da fig. 56, numa concentração acentuada próxima a zona do porto.

Também existiram estabelecimentos que, por suas características, conseguiam maiores vantagens quando localizados próximos ou mesmo inseridos na área central, tais como tipografias, marcenarias, tamancarias, etc.

Outro setor urbano que acolherá o setor industrial está situado nas proximidades do acesso para Arroio Grande e Pelotas, no entorno da Praça das Feiras, um espaço de conexão entre o urbano e o rural, onde já existia um ambiente dinamizado por atividades que favoreciam o aparecimento de depósitos, entrepostos e atividades industriais.

Durante este período de estudo limitado para esta pesquisa, não ocorreu qualquer tipo de impacto urbano causado pelo transporte ferroviário. Esta antiga reivindicação da comunidade somente se torna realidade na terceira década do século 20, e assim mesmo de forma incompleta, sem os devidos complementos necessários para garantir o seu pleno funcionamento, decorrendo daí sua efêmera existência, sem deixar qualquer herança significativa no seu entorno urbano, como armazéns, depósitos ou mesmo alguma vila ferroviária, tão comum nos locais que passam a contar com este dispositivo moderno. Porém a conexão da rede ferroviária com outras regiões rio-grandense, afetará o desenvolvimento de Jaguarão, razão pela qual este assunto receberá uma atenção especial no decorrer deste estudo.

---

<sup>283</sup> Goitia, op.cit., p.232.

**Distribuição espacial das atividades industriais no ano de 1900**

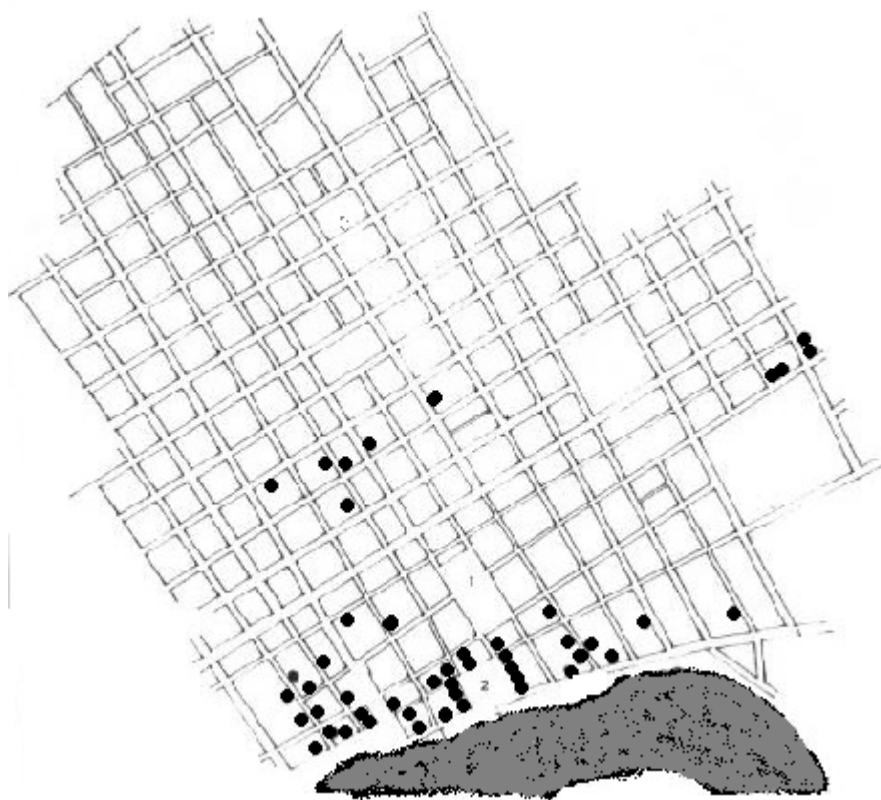


Fig. 94

quantidade

Armadores	3
Correrias	4
Curtumes	2
Fábrica de massas	1
Fábrica de sabão e velas	2
Fábrica de veículos	4
Ferraria e carpintaria	12
Funilaria	4
Marcenaria	4
Marmorista	1
Tamancarias	6
Tipografias	3

Legenda

Praça 13 de Maio (Matriz)	1
Praça do Mercado	2
Cais do Porto	3

## Equipamentos de abastecimento

Ainda na metade do século 19 ocorre uma recuperação econômica da Província. Na medida que vão sendo amenizados os problemas econômicos, a atuação municipal será direcionada no sentido de aproveitar estes momentos para estruturar-se também. Afinal, Jaguarão era considerada (sobretudo nas solicitações ao governo central) uma localidade legalista, desde que nunca fora tomada pelos farroupilhas. Portanto deveria estar fora da retaliação imposta pelo governo a muitos municípios gaúchos que aderiram ao governo revolucionário, segundo alguns historiadores<sup>284</sup>.

O abastecimento da população sempre foi uma preocupação constante nas discussões que ocorriam nas reuniões políticas da cidade. Sua posição periférica dificultava a chegada de gêneros e a sua "vocação" para a pecuária nunca incentivou os produtores para uma efetiva diversifica o na produ o, numa escala maior do que aquela de produzir apenas para consumo familiar.

Entre tantas discussões travadas na Câmara referente ao tema do abastecimento, uma questão levada com entusiasmo pelos senhores vereadores foi o projeto para constru o de um Matadouro de gado assim como de um Mercado público para o município. Apesar do esforço efetuado, traduzido em muitas horas de propostas, discussões e solicita es, como bem documentam as atas deste período, este foi mais um dos

tantos projetos de lenta tramita o, sendo necessários muitos anos desde as primeiras discussões até o término das obras.

Logo na retomada do desenvolvimento do município, em 1847, já estava definido o terreno para a constru o do "matadouro" e a Câmara havia sido autorizada a despender recursos do saldo de suas rendas com esta obra. Mesmo com a existência de verbas para seu início, passaram-se 7 anos para que estas fossem concluídas, apesar do projeto ser simples, sem maiores complexidades construtivas. A descri o detalhada para constru o da obra, que consta nos editais publicados para os interessados em participar da concorrência pública para sua constru o, permite que se tenha um conhecimento muito real das constru es que se executavam naquela região na metade do século 19.

A proposta visava a constru o de um curral com 200 palmos por cada face, feito de mourões de madeira dura (caronilha), tendo cada um deles 9 palmos fora da terra e 4 enterrados. A entrada se dava por uma porteira, com 15 palmos de largura e 20 de comprimento. As paredes eram de tijolos cerâmicos com altura igual   metade da casa, permitindo franca ventila o; pilares de dois e meio tijolos, colocados de 10 em 10 palmos. Em um dos cantos da casa existiria um quarto fechado com porta e janela, rebocado com cal e areia e caiado, com 16 palmos de largura e 20 de comprimento. Os alicerces desta casa seriam feitos de pedra e cal, com 4 palmos de profundidade e 4 de largura. Sob os pilares deveriam ter 5 palmos. A casa seria O referido projeto era um curral com 200 palmos fora da terra e 4 enterrados. A entrada se dava por uma porteira, com 15 palmos de largura e 20 de

---

<sup>284</sup> Como   o caso de Weimer, op.cit., p.81

comprimento. As paredes eram de tijolos cerâmicos com altura igual à metade da casa, permitindo franca ventilação; pilares de dois e meio tijolos, colocados de 10 em 10 palmos. Em um dos cantos da casa existiria um quarto fechado com porta e janela, rebocado com cal e areia e caiado, com 16 palmos de largura e 20 de comprimento. Os alicerces desta casa seriam feitos de pedra e cal, com 4 palmos de profundidade e 4 de largura. Sob os pilares deveriam ter 5 palmos. A casa seria toda assoalhada com lajes de pedra, coberta de telha e com boas madeiras. por cada face, feito de mourões de madeira dura (caronilha), tendo cada um deles 9 palmos, toda assoalhada com Lages de pedra, coberta de telha e com boas madeiras.

Com este projeto, convidava-se por editais a apresentarem suas propostas, até janeiro no ano seguinte, aquele construtor interessado na execução<sup>285</sup>.

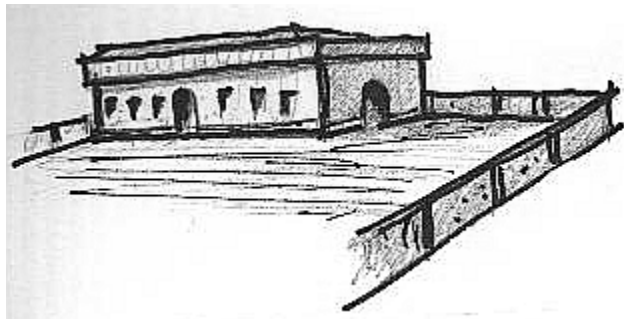


Fig. 95: Matadouro Municipal: provável aspecto, a partir de descrições encontradas nos fundos do IHGJ.

<sup>285</sup> Ata nº 316 da CMJ, de 18/12/1852. (IHGJ)

Quanto ao Mercado Municipal, este tradicional e importante equipamento constante na vida e na paisagem das cidades em geral, se repete em Jaguarão de maneira semelhante às tradicionais cidades portuguesas, cujos sistemas urbanos são resolvidos com a "cidade alta" e a "cidade baixa", ficando localizado o mercado na "cidade baixa", junto ao porto, num local próprio e com facilidades para o acesso e trocas de mercadorias.

Apesar da proximidade com a praça central, que é um ponto de cota alta da cidade, a margem do rio corresponderia, conseqüentemente, ao que seria a sua parte baixa. Desde os primeiros tempos, antes mesmos da construção de qualquer estrutura física de suporte ao porto ou ao mercado, este espaço urbano já era utilizado como lugar natural de apoio às embarcações que chegavam ou saíam pelo "desembarcadouro" de Jaguarão, com todo o envolvimento de mercadorias que ocorrem nestes locais .

Em setembro de 1849, ficou estabelecida a construção de um novo prédio onde funcionasse o Mercado público, aproveitando-se os "seis quartos" já existentes na Praça da Marinha.

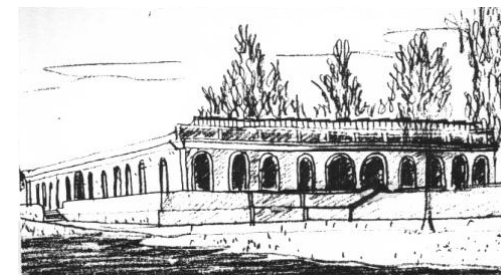


Fig. 96: Mercado Público Municipal

O local onde se construiu o Mercado Público fazia parte do espaço que inicialmente era conhecido como Praça do Desembarque; depois muda seu nome para Praça da Marinha e, em 1856, passar a ser identificado por Praça do Mercado.

Desde a retomada das suas atividades, Câmara autorizava a construção de "quartos" para venda no mercado. Não se conhece como seriam estas construções iniciais que afinal deram origem ao novo mercado, mas tudo indica tratar-se de algo muito rudimentar e sem as preocupações higiênicas devidas para estes usos, visto que na reunião de 11 de abril de 1855, o Sr. Presidente da Câmara levava a discussão dos senhores vereadores, "...a escolha do lugar apropriado para o Mercado Público."

Esta obra pode traduzir a realidade das estruturas urbanas jaguarenses naqueles momentos. Afinal tratava-se de um projeto muito simples e econômico nos seus aspectos construtivos e de primeira necessidade para qualquer povoação, mas que vai se complicando em todas suas etapas, desde a discussão inicial na Câmara, quanto a sua localização, até os momentos finais de sua construção<sup>286</sup>.

Seis anos depois da decisão tomada sobre a necessidade desta obra para a cidade, de concreto nada havia se realizado. A construção continuava apenas nos planos e a decisão sobre sua localização, apesar de discutida e definida, foi revogada, pois em 1855 este assunto era novamente colocado em discussão pelos senhores vereadores. A documentação existente não aborda o teor destas polêmicas,

---

<sup>286</sup> Ata 451 da CMJ, de 20/9/1856. (IHGJ)

as quais poderiam acrescentar informações interessantes sobre os critérios utilizados para tratar estas questões primordiais na construção da cidade. Não se conhecem as razões que levaram a tanto desencontro entre os senhores vereadores, nem qual jogo de interesses estava por trás de tudo isto, com freqüentes adiamentos para tomarem a decisão final, que acabou pela manutenção no local do antigo mercado existente na praça do Desembarque<sup>287</sup>.

Apesar da Câmara possuir autorização da Presidência da Província desde 1859, ainda teriam que esperar até 1863, portanto mais oito anos, para finalmente iniciarem suas obras. Vários fatores contribuíram para esta demora, até que depois de um processo de escolha truncado e confuso, foi entregue a sua execução para o Sr. Podlidoiro Antônio da Costa, excluindo o construtor Azevedo Torres que anteriormente havia sido o único a apresentar uma proposta, inclusive já aprovada pela Câmara<sup>288</sup>. De nada adiantaram as reclamações e protestos do construtor excluído, dando a impressão de que interesses maiores acabaram definindo o rumo desta obra.

Em julho de 1867 o mercado estava pronto, com todos quartos ocupados, embora a falta de acabamentos e a própria manutenção que a obra exigia, principalmente por questões de higiene, fazia com que continuasse na pauta das preocupações dos gestores da cidade.

---

<sup>287</sup> Ata nº 400 da CMJ, de 11/04/1855. (IHGJ).

<sup>288</sup> Apontamentos, op.cit., p. 93.

No relatório que a Câmara remetia a Assembléia Provincial em 5 de agosto de 1867, comunicava oficialmente que a edificação do Mercado estava concluída, faltando apenas uma pequena parte da grade de ferro que o circundava. Informava ainda que o dia 1º de julho já estavam alugados os quartos à disposição do público. Alguns dias mais tarde foi sugerida a construção de uma varanda interior, para resguardar os cômodos da ação da chuva e do sol.<sup>289</sup>

Desde a primeira "maléfica visita" do cólera mórbus à cidade, haviam atenções dobradas aos aspectos referentes à higiene da cidade. Por sua própria característica, o Mercado Municipal era um ponto prioritário de atenção dos responsáveis pela salubridade do município, razão pela qual estava o fiscal orientado a manter constante vigilância no prédio. Eram freqüentes as intimações para "caiar as paredes e pintar as portas dos quartos".

Em 1870, os açougueiros fizeram um requerimento pedindo a diminuição do preço dos aluguéis. Pagava naquela época o valor de 10\$000 rs. mensais, sendo então diminuído para 8\$000 rs. Para que se possa fazer uma aproximação do que significaria esta importância, 10\$000 era equivalente a assinatura anual do jornal "Atalaia", editado nesta cidade e que neste período publicava as atas da Câmara Municipal.

---

<sup>289</sup> Publicado no jornal "Atalaia do Sul", em 13/03/1871. (IHGJ)

## O espaço informal das feiras

Pouco tempo depois da inauguração do mercado, em fevereiro de 1868, um grupo de cidadãos organizou uma feira na cidade conhecida inicialmente como "Feira da Caridade", que dará origem posteriormente a "Feira de Jaguarão". Estava localizada num terreno além da rua do Caxias, a leste da Casa de Caridade, com frente à rua Boa Vista - antes rua Direita -, no entorno de um dos acessos à zona rural e às cidades de Arroio Grande e Pelotas.

Esta localização é interessante de ser destacada, considerando-se que de certa forma, esta cidade mantém a tradição das feiras nas cidades antigas portuguesas, que ocupavam uma das entradas da cidade, na chamada "Rua Direita" (ou "Direta"), que era aquela que comunicava o acesso à cidade com os espaços centrais ou mesmo a praça central. Analisando esta situação em Jaguarão, percebe-se a repetição deste modelo.

O caráter desta feira era marcado pelo tipo de produto mais relacionado com o mundo rural, principalmente o comércio de gado. A partir disto, é que vai havendo uma diversificação, estendendo-se a gêneros de outra natureza.

Por outro lado, o ambiente gerado pelo porto local atraiu, desde os momentos iniciais da povoação, um tipo de comércio de produtos mais próprios para estes locais, tais como o comércio de peixe e de mercadorias procedentes de outras regiões. Muito apropriadamente neste local foi

construído o Mercado Público da cidade, o qual emprestou a este espaço urbano o nome de Praça do Mercado.



Fig. 97: Localização dos espaços de feiras próximos a dois importantes acessos da cidade: o porto e a rua Direita.

#### **4.4. As infraestruturas: as expectativas frustradas**

##### ***A obra do cais do porto: súplicas e investimento próprio***

Os anos 70 do século 19 marcaram o início das grandes transformações na cidade. A Assembléia Provincial, em sua última reunião de 1873, havia aprovado uma autorização para que a Câmara de Jaguarão contraísse um empréstimo de vinte e cinco contos de réis, por emissão de apólices, para a construção de um cais no porto da cidade, uma ponte sobre o Arroio Telho e o calçamento das ruas da cidade.

A construção do "cais do porto" viria qualificar a "porta" de maior movimento da cidade, com benefícios diretos e imediatos para o comércio de Jaguarão, que recebia seus produtos pelo porto e contava com um amplo mercado para distribuição, o qual se estendia até região de Bagé, para onde seguiam por terra suas mercadorias. Todavia existia o entrave da travessia do Arroio do Telho, que necessitava a construção de uma ponte. Estas duas providências, sem dúvida, trariam à cidade boas perspectivas de crescimento tanto ao comércio como à criação de gado. Por último, a pavimentação das ruas da cidade era uma necessidade para o salto de qualidade que buscava. Além dos transtornos próprios dos buracos, da poeira e do barro, sem "calçamento" a cidade nunca perderia aquele caráter de vila colonial que a ninguém mais interessava.

Ocorreu que por falta de sancionamento da lei do orçamento provincial, neste momento só foi possível executar a



autorização que teve referência ao cais e calçamento das ruas da cidade, tornando a obra do "cais do porto" como um ilustrativo exemplo que traduz as dificuldades e esforços dos administradores da cidade para realização dos melhoramentos que necessitava.

Portanto, logo após a autorização do Governo Provincial, prontamente foi ordenado o levantamento e execução da planta para o cais e logo se fixaram editais para esta obra, que desde o ano de 1868 haviam sido discutidas. Em 24 de fevereiro deste ano, o vereador Correa da Câmara, requeria a seus pares e foi aprovado, que ficasse sem efeito o projeto inicial apresentado pelo engenheiro para a obra no porto de desembarque, "por não corresponder a necessidade pública e que ordenasse que elaborasse uma nova planta".

Em 1873 ainda não estavam iniciadas as obras e no local de embarque e desembarque de pessoas, não existia sequer um trapiche para facilitar esta situação, o que gerava protestos por parte da população. Por conta do projeto que tramitava favoravelmente na Assembléia Provincial, a Câmara aprovou que se mandasse construir,

"como princípio urgente e geral benefício, cinquenta braças de cais, levantado com paredão de pedra seca<sup>290</sup>, e reboco na face exterior de cal e areia; começando ao lado esquerdo da rampa, enfrente a rua Triunfo, a vista da planta e

---

<sup>290</sup> "Pedra seca", era o processo de construção de muros pelo qual as pedras assentavam-se sem o uso de argamassa como ligação entre as peças. Por isso o processo era conhecido também como "pedra de junta seca". (Corona e Lemos, op.cit., p.366).

orçamento, que de ordem minha, apresenta o engenheiro, marcando-se trinta dias para os concorrentes que por menos fizerem a obra..."<sup>291</sup>

Aconteceu, como era de praxe com as obras que dependiam de liberação de recursos do governo, que mais de um ano depois, em dezembro de 1874, após haver decretado em lei as verbas necessárias para a obra do cais do porto, o Presidente da Província remeteu correspondência à Câmara de Jaguarão para que esta solicitasse à Assembléia Provincial autorização para a transferência dos recursos especificados. Estavam no final do ano, com as atividades da Assembléia esgotada, portanto sem condições de completar o trâmite político-burocrático, mesmo que fosse para ratificar uma decisão tomada há mais de um ano atrás.

Além do mais, o empreiteiro que havia ganhado a concorrência, senhor Carlos Joaquim Pires, já havia comprado e depositado muito material junto ao local da obra, para aproveitar a estação do estio e as águas baixas do rio nesta época, e assim adiantar o serviço contratado.

Para não depender do retorno da Assembléia às atividades, foi resolvido pelos representantes do povo que, sendo a obra de reconhecida e urgente necessidade pública, cumpria ordenar seu começo com uma parte da verba que havia disponível, enquanto se requeria à Assembléia a mencionada reversão para executar o contrato em todas as suas partes.

No dia 14 de janeiro de 1875 foi colocada a "pedra fundamental" do cais, em frente ao porto desta cidade e

---

<sup>291</sup> Ata da CMJ do dia 14 de novembro de 1873. (IHGJ)

imediatamente iniciaram-se os trabalhos, aproveitando o bom tempo que fazia. Em menos de três meses, no dia 29 de março, o empreiteiro da obra - Sr. Pires -, enviava a Câmara um arrazoado argumentando que em vista do bom tempo e abaixamento das águas do rio Jaguarão, havia acelerado os trabalhos e para isso, foi necessária a contratação de mais artistas trabalhadores. Nestes termos solicitava a Câmara facilitar os meios, adiantando-lhe o pagamento da 3ª prestação do contrato. Após visita do engenheiro e da Comissão de Obras, que constataram o adiantamento dos serviços, foi aprovada a petição proposta.

Apesar do adiantamento dos serviços, o construtor reclamava através de seus relatórios, da dificuldade de aumentar o ritmo da obra, pela falta de trabalhadores para este tipo de tarefa, pois que a grande afluência de obras de tijolo que se realizavam naquele momento em Jaguarão, afugentava a concorrência das obras de pedra. Este fato comprova o crescimento da cidade, possibilitando aos trabalhadores optarem por determinados tipos de trabalho, situação típica que só ocorre em momentos de intensas atividades construtivas, onde a demanda de trabalho supera a oferta de mão-de-obra.

Para comprovar este crescimento, somente no ano de 1870, duas novas olarias haviam se instalado no município, uma do Sr. João Ribeiro Teixeira, nos terrenos que comprou aos herdeiros de Dona Ferminiana Machado Adiado e outra de Heleodoro Machado Filho, no "banhado do Tigre".

Durante a execução, o projeto inicial foi alterado para que se aumentasse a altura do muro do cais em meio metro. Em 11

de abril de 1876 foi finalmente inaugurado o Cais do Porto de Jaguarão, com a expectativa de que esta obra contribuiria diretamente para impulsionar o comércio da a região, acreditando-se portanto, ser um investimento com retorno econômico e social em curto prazo para a cidade.

### ***A ponte do Rio Jaguarão***

Um grande sonho que sempre acompanhou população e administradores políticos locais, era a construção de uma ponte internacional sobre o rio Jaguarão, unindo à vila existente na margem direita daquele rio. Data de 1875 o mais antigo documento oficial encontrado que trata de forma concreta a possibilidade de executar esta obra. Isto ocorre numa reunião realizada em 5 de outubro daquele ano, na qual foi aprovada uma moção no sentido de oficiar ao Governo Imperial, a necessidade daquela obra.

Neste mesmo ano de 1875, conforme notícia publicada no "Atalaia do Sul" no dia 24 de fevereiro, a Comissão de Obras da Câmara analisa o requerimento firmado pelos Srs. Dr. Miguel Luiz Le-Boiteux, José da Costa Carneiro, Joaquim José da Cunha e Izidoro B. Salart em que requerem ao governo Imperial privilégio para construção de uma ponte sobre o rio Jaguarão, com o seguinte conteúdo:

"que a ponte é de grande necessidade e trará a população e comércio desta cidade e fronteira extraordinárias vantagens e benefícios, facilitando as comunicações entre os dois países".

À luz das colocações dos pretendentes, os membros da Câmara fazem sugestões e comentários dos quais, alguns reveladores dos distintos interesses:

"...que o prazo de 60 anos para concessão aos peticionários parece muito. Talvez 40 anos seja razoável. Mas entende que o governo provincial julgará o prazo que seja mais conveniente, porém deve ser com a condição de ficar a ponte pertencendo à mesma Câmara findo o prazo de concessão, visto achar-se a mais de 40 anos na posse do direito de perceber o pedágio em frente a esta cidade, o que tem constituído a melhor fonte de suas rendas".

Outras iniciativas de investidores particulares para construção e exploração desta obra foram analisadas pela administração, mas todas reprovadas por motivos semelhantes.

Houve propostas de pontes flutuantes, como a requerida por Felipe Sommer e recusada pela Câmara, sob a alegação de que nas estações de chuva, sendo o rio sendo sujeito a enchentes, teria suas águas represadas<sup>292</sup>.

Também haviam projetos de pontes de madeira, portanto com pequena capacidade de carga e tempo de vida reduzido, não atendendo os interesses e necessidades mais ambiciosos da região.

"...se a proposta tratasse de uma ponte que em vez de ser construída de madeira fosse de ferro ou

---

<sup>292</sup> Ata da CMJ, nº 1494, de 13/01/ 1887. (IHGJ)

ainda com superestrutura de madeira sobre pilares de alvenaria, a Câmara limitar-se-ia na presente informação a pedir ao governo imperial que concedesse o privilégio que lhe faz o requerido e aceitaria sem objeção as cláusulas constantes na referida proposta. Tratando-se de uma ponte de madeira..."<sup>293</sup>

Este fato traduz a visão dos gestores da cidade ao conduzir processos político-administrativos. Pelo trâmite burocrático, o governo imperial era quem gestionava a construção de uma obra deste porte, com implicações diplomáticas internacionais com o país vizinho, embora envolvesse o governo local, solicitando seu parecer sobre o projeto.

Ao rejeitarem a construção de uma ponte de madeira, estavam recusando uma obra efêmera, típica de uma tecnologia do passado, em desacordo com aquele momento histórico tão marcado por avanços exatamente nesta área da engenharia de estruturas. Uma obra de madeira, já nasceria caduca e não se resignavam os políticos-administradores a aceitação de soluções imediatas, sem visão de futuro.

Estes fatos que antecederam a tão desejada e necessária construção, comprovam dificuldades que não impedem o desejo de acercar-se da modernidade, perseguindo para o seu âmbito, os modelos de obra que mais lhe convinham.

A urgência da ponte e os benefícios que esta traria para o desenvolvimento do município estava na consciência dos administradores:

---

<sup>293</sup> Ata da sessão extraordinária nº 1502, da CMJ, de 23/05/1888. (IHGJ)

"...a ponte é de grande necessidade e trará à população e ao comércio desta cidade e fronteira, extraordinárias vantagens e benefícios, facilitando as comunicações entre os dois países."<sup>294</sup>

Na insistência para que o empreendimento se concretizasse de acordo com seus maiores interesses, Jaguarão viveu o apogeu econômico sem a existência da ponte, sofrendo as conseqüências que isto ocasionou.

A obra só teve seu início em pleno século 20, no ano de 1927, com 2.113 m de comprimento e 13 de largura e um vão sobre o rio de 276 m, sendo este vencido com nove arcos de aproximadamente 27 m cada um. Sua altura é de 2,21 m acima da cota da maior enchente até então ocorrida (1881) e foi inaugurada em 30 de dezembro de 1930.

Conta o historiador jaguareense Cléo dos Santos Severino,, que quando o renomado artista italiano Aldo Locatelli, conheceu esta ponte, comentou:

"...não é a maior, talvez não seja a mais linda, mas é a mais artística construída em toda região."<sup>295</sup>

<sup>294</sup> Ata da sessão nº 1494 da CMJ, de 13 /01/1887.

<sup>295</sup> Cléo Severino é professor e historiador em Jaguarão, com muitos artigos publicados sobre a história da região nos jornais e revistas locais. Aldo Locatelli esteve no início do século na região sul, contratado para pintar os afrescos da Catedral de Pelotas. Na época, foi considerado um dos melhores pintores nesta técnica.

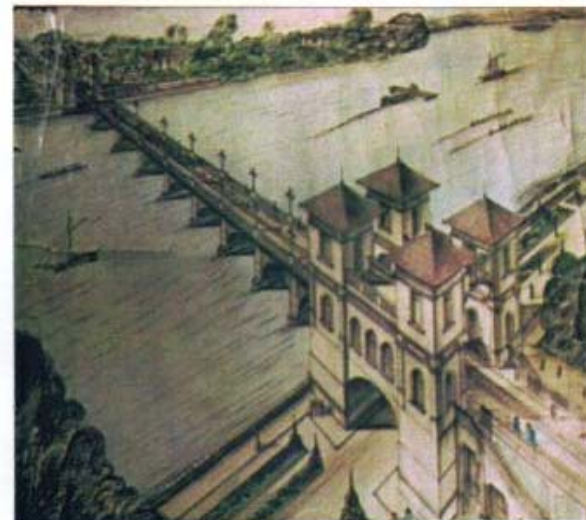


Fig. 98: Ponte internacional sobre o rio Jaguarão (IHGJ)

### O outro lado do rio

As primeiras reflexões sobre este trabalho de investigação deixaram claro, seja pelos objetivos traçados, como sob o ponto de vista metodológico, que a povoação do outro lado do rio não seria analisada de forma específica, ao nível de crescimento físico, populacional, etc. Para fins deste estudo, o espaço fronteiro foi logo definido como uma região, e a pequena povoação que se forma nas margens baixas do outro lado do rio, faz parte deste contexto. De fato foi um núcleo que manteve ligações estreitas com Jaguarão, porém ao nível de ponto de contato de uma região fronteira mais abrangente. A vila uruguaia somente alcança expressão como núcleo urbano organizado a partir da inauguração da ponte

sobre o rio Jaguarão em 1930, com outras características urbanas, em outro sítio, situado em terras altas e distantes das margens e das cheias do rio, onde se localizava a antiga Vila.

Como típica cidade fronteiriça, a atual cidade uruguaia de Rio Branco tem suas origens na instalação de uma guarda militar realizada pelo "virrey Arredondo" no lugar onde hoje ocupa a cidade de Jaguarão, um ponto estratégico na comunicação com o então território do reino de Portugal. Os terrenos perdidos em acordos de limites transferiram sua localização para o outro lado do rio Jaguarão. Durante o século 19 não chegou a ter um crescimento físico expressivo. Foi sempre uma pequena Vila que procurava aproveitar-se da condição fronteiriça, explorando todas possibilidades desta posição, vale dizer, o contrabando. Sua relevância se acentuará quando se inaugura o primeiro cruzamento fluvial fronteiriço de toda fronteira uruguaia no final de 1930.

Esta cidade uruguaia, única com nome português (homenagem ao banqueiro empresário que financiou a construção da ponte), se encontra unida a Jaguarão, na margem oposta do rio, com a quem mantém vínculos tradicionais, embora, não se possa falar de uma conurbação, entre outros motivos pela própria estruturação da cidade. Se tratam de duas cidades pequenas com algumas características similares. Porém foi muito distinto o intercâmbio com as economias que estão no entorno e por detrás delas. Jaguarão apresenta traços arquitetônicos que comprovam sua antiga prosperidade comercial sustentada precisamente numa economia de fronteira. Rio Branco vai ter

um crescimento apreciável somente na década de 70 do século 20, com a carestia e a falta de emprego em outros lugares do Uruguai, quando se converte em uma alternativa para gente de baixos recursos.<sup>296</sup>

### ***Estradas de ferro: a construção da rede atrasou o trem***

No Rio Grande do Sul, os transportes por água tiveram função destacada na penetração e no seu povoamento, que começou em torno das lagoas e ao longo dos cursos de água navegáveis. Mais tarde, foram as estradas de ferro que possibilitaram a integração e o desenvolvimento econômico das diferentes regiões do interior.

Antes do transporte ferroviário, as distâncias terrestres só poderiam ser vencidas à custa da força animal de cavalos, bois e mulas. As cargas eram transportadas em veículos com capacidade e velocidade reduzidas ou no lombo de animais. Tudo dependia da força muscular, que limitava consideravelmente, o peso e o volume das cargas, assim como a velocidade do transporte.

As distâncias maiores exigiam paradas para descanso, muda de animais e reabastecimento, geralmente nos pontos de cruzamento ou junto a passagens forçadas. Essas estações,

---

<sup>296</sup> Gallero, Alvaro Lopes, *Colonia y Rio Branco: dos caras de la globalizacion*, in: Castello Iára, org. *Fronteiras na América Latina: espaços em transformação*, Porto Alegre:Ed. UFRGS, 1997, p.140

obrigatórias ao longo dos caminhos, deram origem ou contribuíram para o desenvolvimento de muitos núcleos urbanos no interior, dos quais, na região próxima a Jaguarão, Bagé é um bom exemplo.

Durante o tempo em que dependeu dos meios de transporte de tração animal, todas estas "cidades secas" do interior rio-grandense tiveram um crescimento lento. Seu progresso começou a avançar com a chegada dos trilhos da estrada de ferro.

No Brasil, a primeira estrada de ferro foi construída em 1854. No Rio Grande do Sul, a primeira linha foi inaugurada em 1874, ligando Porto Alegre a São Leopoldo, com 43 Km de extensão.

A história da rede ferroviária rio-grandense foi cheia de particularidades. Segundo pesquisadores rio-grandenses, é provável que apenas o primeiro trecho construído tenha tido finalidade exclusivamente econômica, ou seja, facilitar o escoamento da produção agrícola das antigas colônias de imigração alemã para o porto de Porto Alegre, para então ser exportada para fora da Província. Os demais trechos, obedeceram mais a imperativos de ordem política e militar do que a outro interesse. Foram construídos lentamente e com muitos problemas.

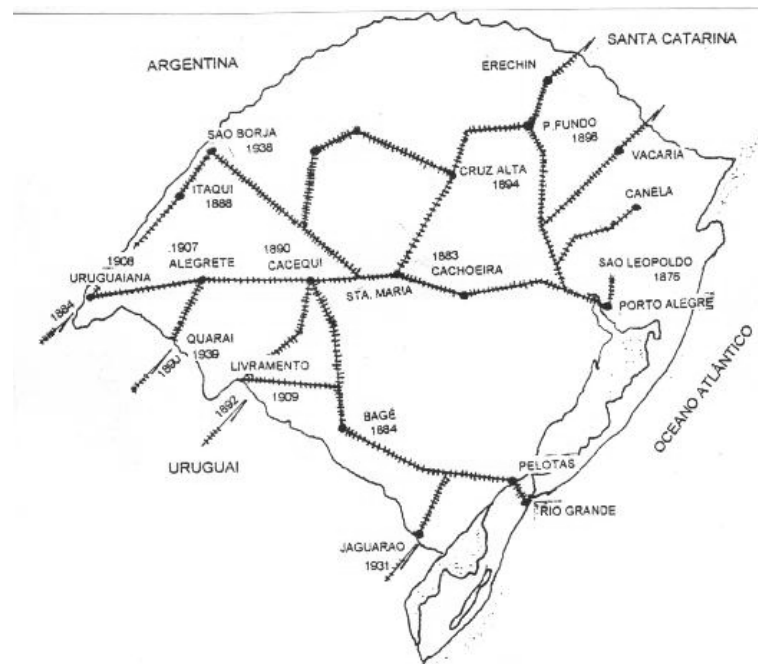


Fig. 99: Rede ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul

Desde a bitola de 1 metro que foi utilizada (diferente da denominada "normal" européia e americana, de 1,435 m), como o próprio traçado projetado, fizeram com que as estradas de ferro do Sul do Brasil não pudessem competir com as concorrentes uruguaias e argentinas, deixando de cumprir com eficiência seu importante papel de alternativa no sistema de transporte de toda região<sup>297</sup>.

<sup>297</sup> Este tema do desenvolvimento ferroviário no Estado do Rio Grande do Sul, foi desenvolvido por vários autores, dos quais destacaria o trabalho de Kliemann, Luiza Helena Schmitz, *A ferrovia gaúcha e as diretivas de "Ordem e Progresso, 1905-1920"*, in "Estudos Ibero-Americanos", Vol. III, nº 2, Porto Alegre: PUC, 1977.

A construção da estrada de ferro ligando Bagé ao porto de Rio Grande, foi inaugurada em 1884 e tinha como carro chefe, ou objetivo maior, a facilidade de colocar na região das charqueadas concentradas na área de Pelotas, o gado da Campanha, da Fronteira Oeste e outras regiões.

Seguindo os procedimentos de funcionamento dos projetos, geralmente "nas mãos" de um político importante, a construção desta linha férrea foi rápida graças ao empenho do Conselheiro Gaspar Martins, chefe político bageense, que fez valer sua influência junto ao governo central. Porém com a Proclamação da República e o afastamento do líder bageense, a ligação de Bagé com Cacequi, para alcançar a linha que vinha de outras regiões do estado, só foi ocorrer em 1900, ou seja, 16 anos depois.<sup>298</sup>

A construção desta linha, aproximando Bagé ao comércio de Pelotas e Rio Grande, trouxe muitos prejuízos para o setor comercial de Jaguarão, até então grande fornecedor daquela praça.

Em Jaguarão, desde 1879 que a Câmara, atenta aos acenos que o Governo Geral fazia ao Governo da Província com possibilidades de implantar estradas de ferro na região, iniciava discussões para sua inclusão nos projetos da malha ferroviária gaúcha.

Sua implantação na região começou tarde e, quando existiu, foi por pouco tempo. A cidade passou muitos anos solicitando um ramal férreo pelo qual se ligaria à linha Pelotas - Bagé, que existia desde 1884. Somente em 1912, graças ao fato de

---

<sup>298</sup> Marques, Alvarino da Fontoura, op. cit., p. 153

um político da região, Dr. Carlos Barbosa, estar ocupando a Presidência do Estado, começaram os primeiros trabalhos, logo interrompidos por problemas causados pela 1ª Guerra Mundial, visto que este setor era dependente da indústria estrangeira, vale dizer, inglesa.

A linha só foi concluída em 1932 pelo Batalhão Ferroviário, aliás continuando com uma tradição que remete à fundação da cidade, ou seja da participação dos militares nas obras da região, como grandes protagonistas na construção do espaço sul-riograndense.

Esta linha férrea foi finalmente executada, mas sem a estrutura de funcionamento necessária. Deve-se registrar que para esta estrada funcionar faltou a execução de muitos complementos. Faltou um embarcadero adequado para o gado, o que praticamente inviabilizava a utilização deste serviço em Jaguarão pelos criadores, que preferiam continuar a conduzir seus rebanhos até Arroio Grande, ou então diretamente ao porto de Rio Grande<sup>299</sup>.

Aliás a crítica dos historiadores rio-grandenses no que se refere a implantação da rede ferroviária na região são unânimes e duras. Segundo alguns, o gado gordo, matéria prima dos saladeiros e dos frigoríficos, pouco foi transportado pela ferrovia gaúcha a começar pela falta de vagões em

---

<sup>299</sup> Informações prestadas ao autor, em entrevista realizada no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, com o ilustre historiador Sergio da Costa Franco.

número suficientes. Além disso, as tarifas eram elevadas e os pontos de embarque eram escassos<sup>300</sup>.

No caso da instalação da ferrovia em Jaguarão, a obra foi tão frágil a nível técnico, que não ocasionou qualquer impacto no seu entorno, coisa que tradicionalmente este tipo de atividade produz no espaço onde é implementada. É comum nestes locais, com o incremento de população e da movimentação de mercadorias, o surgimento de vilas ferroviárias e a localização de indústrias e comércio em seu entorno. Nesta cidade a ferrovia teve vida efêmera e em nada contribuiu para o seu desenvolvimento urbano.

Os criadores de gado, principal produto da região, que poderiam viabilizar o crescimento da linha férrea, continuaram a utilizar o velho "caminho das tropas" para embarcarem suas tropas.

Por sua vez, uruguaios e argentinos foram mais ágeis e competentes na construção de suas estradas de ferro, beneficiando os portos de Montevideu e Buenos Aires, para onde foram atraídos inicialmente os criadores da região oeste do estado rio-grandense a embarcarem seus rebanhos, seduzidos por fretes mais rápidos, baratos e incentivos nas taxas de exportação.

De qualquer maneira, a disseminação das charqueadas pelo interior do Estado dependeu da expansão ferroviária, a qual, se não correspondeu ao que dela se esperava, permitiu o aproveitamento mais fácil do gado, matéria-prima essencial,

---

<sup>300</sup> Marques, Alvino da Fontoura, op.cit., p.168

abundante nas regiões da Campanha e de Cima-da-Serra, até então isoladas pelas dificuldades de comunicação.

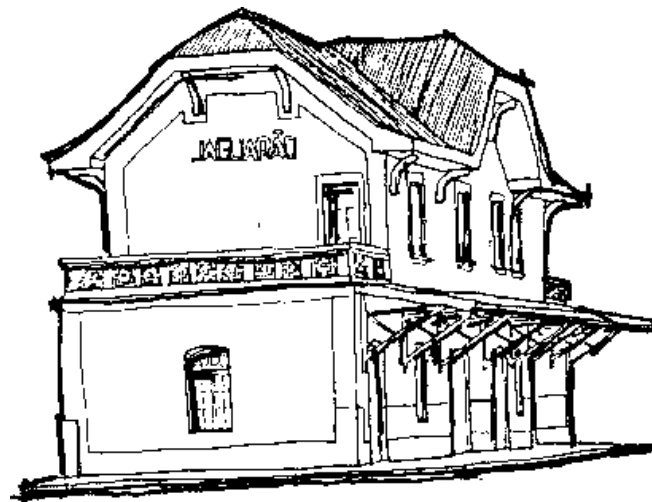


Fig. 100: Estação Ferroviária de Jaguarão (Des. Projeto Jaguar)

Da mesma forma que ocorreu com a construção da ponte internacional sobre o rio Jaguarão, a cidade viveu seu apogeu econômico sem a tão almejada ligação ferroviária.

Estas duas obras foram executadas somente quando a cidade já havia passado seu momento de esplendor econômico, já em pleno período de decadência, mergulhada numa crise que interrompeu a época de maior crescimento na história desta cidade.



## **5. Ao fim e ao cabo**

A profunda crise na qual entrou a região gerando uma frustração à sua população e mais uma vez impedindo um crescimento estável, deve ser analisada sob a ótica de aspectos de ordem conjuntural e estrutural.

No último quartel do século 19 o sistema pecuarista-charqueador inicia um período de decadência devido aos progressivos avanços dos movimentos a favor da abolição da escravidão. As charqueadas vão perdendo sua mão-de-obra e o charque, seu mercado maior.

O êxito da produção do charque, da qual estavam diretamente interessados os produtores de gado, era conjuntural. Não cuidaram os industriais do aperfeiçoamento das técnicas nem da possibilidade de substituição de mão-de-obra escrava, que continuou por muito tempo como base para aumentar a eficiência e os lucros.

Da mesma forma a própria criação do gado dependia, para o aumento de sua produtividade, do aumento extensivo de terras, contrastando neste aspecto com os vizinhos uruguaios e argentinos que, sob a égide do capitalismo industrial mais avançado da época, ou seja o da Inglaterra, levavam vantagem tanto pelo uso de tecnologia mais desenvolvida como pelo emprego de mão-de-obra livre. Além dos aspectos humanos e sociais, a mão-de-obra escrava significava responsabilidade para o senhor proprietário de terras e escravos com a alimentação, vestuário e outras despesas nas longas entressafras.<sup>301</sup>

---

<sup>301</sup> Pereira da Cruz, Glenda, op. cit. p. 112

Os produtores da região da fronteira jaguareense e região, dependentes deste mercado garantido pelas charqueadas, sentiram os efeitos desta nova realidade que foi se impondo paulatinamente até que, com a Proclamação da República em 1889, a pecuária iniciou a perder sua importância socioeconômica, ainda que os latifundiários conseguissem alguns privilégios bancados pelo Estado através de influências políticas.

A alternativa para a sobrevivência para alguns destes latifundiários foi a lenta transformação das pastagens em terras agrícolas e utilização da mão-de-obra livre.<sup>302</sup> No início do século a agricultura se desenvolvia mais para o consumo próprio e para a manutenção de animais, embora naquele momento já houvesse alguma plantação de arroz, inclusive com um pequeno volume destinado para exportação.

Também houve alguma tentativa na produção de uvas e fabricação de vinho, procurando aproveitar o bom exemplo dos vizinhos fronteiriços uruguaios que desde a década dos setenta do sec. 19, incrementavam esta cultura. Varias chácaras iniciaram sua produção, mas foi uma cultura promissora que não teve futuro na região<sup>303</sup>. De fato a zona fronteira tardaria a se adequar aos novos tempos e sua grande indústria continuava sendo a ganadeira.

Por outro lado o comércio, que se desenvolvia aproveitando as facilidades do porto e da sua estratégica localização de fronteira, estendia sua área de abrangência até o município

de Bagé, no lado brasileiro e às Vilas de Melo e Treinta y Tres no lado uruguaio. É fato que havia os eternos problemas para a navegação em épocas de estio, mas mesmo assim, durante muitos períodos de crise na pecuária e agricultura, foi este comércio que garantiu a sobrevivência econômica da região, pelo menos até o momento em que surgem fatos novos que vão abalar de forma profunda esta tradicional atividade comercial fronteiriça.

Um destes episódios significativos foi a ligação ferroviária da região de Bagé com o porto marítimo de Rio Grande, reduzindo do porto de Jaguarão sua importância como ponto de distribuição de mercadorias para aquela importante praça consumidora. Além disto, outras ações vieram a contribuir para o estabelecimento da crise, como algumas medidas extremas adotadas pelo Governo Central no sentido de combater o contrabando na região. Medidas estas consideradas pelos comerciantes locais como vexatórias e atentatórias ao livre exercício do comércio, como a lei aprovada e que passa a vigorar colocando uma tabela de fretes chamada "diferencial" pela qual as mercadorias expedidas desde a zona de fronteira para o interior do Estado, deveriam pagar 100 a 150 por cento mais do que as que eram expedidas no sentido contrário. É incontestável que esta medida deu um tremendo golpe no contrabando, sustando a expansão dos artigos introduzidos por fraude, mas paralelamente, feriu de morte o comércio importador dessa zona. O resultado prático destas ações foi o fechamento de muitos estabelecimentos no lado brasileiro, prejudicando uma atividade que muitas vezes sustentou a economia local nos seus períodos de crise e, por outro lado, contribuindo para o

---

<sup>302</sup> Weimer, Günter, op. cit., p.40

<sup>303</sup> "Apontamentos...", opu.cit. p.135.

desenvolvimento extraordinário de algumas cidades vizinhas do lado uruguaio e argentino.<sup>304</sup>

Estes acontecimentos contribuíram para reforçar uma posição conservadora de um setor produtivo expressivo da região, que tradicionalmente repeliavam e contestavam as iniciativas que procuravam encontrar alternativas que não trilhassem o caminho do desenvolvimento através da pecuária. Isto podia ser melhor compreendido se contextualizado naquele período histórico onde havia um otimismo com o alto negócio internacional do gado. Sem dúvida eram momentos onde existiam promessas de implantação de grandes frigoríficos para a região e a via férrea, que traria impulso ao desenvolvimento, estava em construção no lado brasileiro.

Pelo lado uruguaio já estava próxima a ligação ferroviária entre a zona de fronteira e Montevidéu. Apesar das crises, a paz e os novos tempos do final do século 19 proporcionavam à região um período de paz e prosperidade. O próprio porto, mesmo com seus eternos problemas, crescia em importância principalmente aproveitando a falta de estradas terrestres.

Nos grandes e tradicionais centros deste ramo, América do Norte, Argentina e Austrália, esboçava-se uma diminuição da produção pela escassez de campos, ocupados cada vez mais pela agricultura e subdivididos por heranças e partilhas. Isto poderia abrir espaços no comércio internacional para novos produtores. Acrescente-se ainda o fato de que a indústria pastoril no início do século era responsável por aproximadamente 70% da exportação geral do Estado do Rio

<sup>304</sup> Monte Domecq, op. cit. p.89.

Grande do Sul, dando-lhe o status de sua mais rica indústria.<sup>305</sup>

Por tudo pensava-se que para participar do opulento comércio que se proporcionava, bastaria melhorar a qualidade do gado e resolver o precário sistema de transporte existente e que o maior perigo seria investir na generalização da produção e correr o risco que isto poderia representar pela falta de tradição, conhecimentos e suporte técnico entre outras coisas. Afinal a situação econômica do Estado do RS no início do século 20 apresentava um crescimento expressivo. Uma empresa contratada pelo Governo do Estado para fazer uma análise da economia e potencialidades do Rio Grande, apresentava dados animadores<sup>306</sup>.

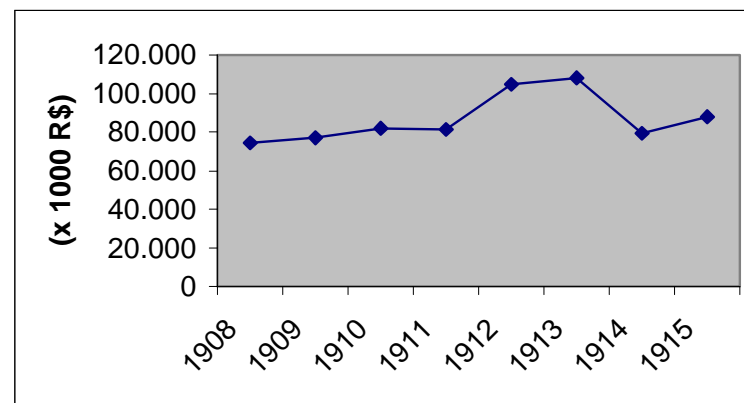


Fig. 101 Gráfico das exportações no Estado do Rio Grande do Sul, no início do século 20. (Fonte Monte Domecq, op. cit.)

<sup>305</sup> "Apontamentos", op. cit. p.141.

<sup>306</sup> Monte Domecq & Cia. op.cit.

Porém, com o início da 1ª Guerra Mundial, o Estado que já contava com uma população de 1.650.000 habitantes, sente um declínio nas suas exportações com prejuízos nos mais variados setores.

Conforme a ilustração do gráfico da fig. 102, se pode observar que em 1913 o Estado apresentava os melhores resultados em sua arrecadação, para declinar a partir do ano de 1914, chegando no ano seguinte com uma pequena diferença no exercício de 1915, onde as despesas ultrapassam as entradas, como resultado da anormalidade do momento mundial. A situação não chega a ser de crise aguda pelo fato do Estado não ter dívida externa neste período.<sup>307</sup>

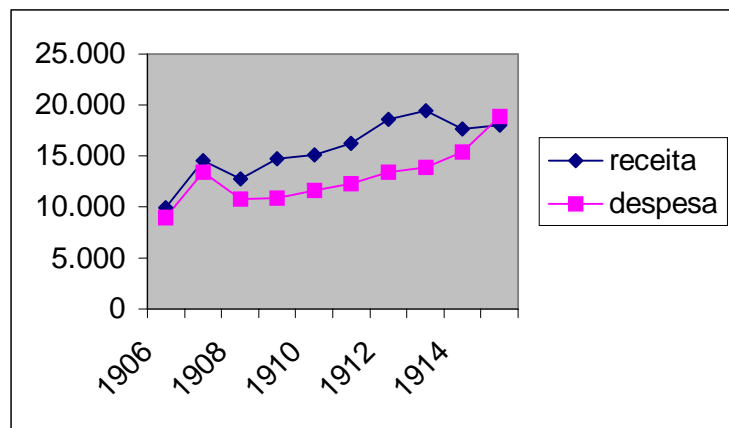


Fig. 102 Relação entre a receita e a despesa do Estado do Rio Grande

<sup>307</sup> Monte Domecq, op, cit. p. 36

A mesma fonte informava que era a indústria ganadeira quem despontava neste movimento econômico, com o charque dominando o mercado, seguido pela banha, couros salgados e bem abaixo ficavam produtos com menos expressão, como farinha de mandioca, arroz, couros secos, fumo, sebo, lã, erva mate, vinho e feijão.

Isto não amenizava as inúmeras dificuldades para o desenvolvimento deste Estado, principalmente na questão dos transportes, tanto para o seu interior pela carência de estradas, como para o exterior pela falta de um porto adequado para comunicação marítima.

Antes da 1ª Guerra, depois do vizinho Uruguai, a Alemanha era o principal consumidor de produtos exportados pelo Estado. O porto franco de Hamburgo absorvia 60% das quantidades exportadas. Dali, as mercadorias eram encaminhadas para o resto da Alemanha e Europa. Com o fechamento para a Alemanha do caminho dos mares, as exportações rio-grandense ficaram dependentes quase que exclusivamente de um só mercado. Os estoques de couro amontoaram-se, provocando sensível baixa dos preços. Até que esta situação fosse conseguir se acomodar, com as empresas buscando outros mercados e recuperassem seu ritmo, a crise foi crescendo. Tomou um vulto quando os exportadores do Rio Grande não seguiram o exemplo de outras regiões como Rio de Janeiro e Bahia, que utilizaram o porto de Lisboa. A crise foi intensa e, mesmo restabelecendo-se gradualmente o equilíbrio financeiro, não foram os exportadores rio-grandenses que aproveitaram a

alta dos preços nos mercados europeus; essa ficou nas mãos dos intermediários de Montevideu, Buenos Aires e New York.<sup>308</sup>

A crise causada pela primeira guerra foi forte. A exportação dos couros em 1914 correspondeu a um terço do ano anterior, e em 1915 praticamente se manteve neste patamar.

Por outro lado, no início do século 20, o charque, principal produto de exportação, produto que formava um elemento essencial da alimentação das classes menos abastadas, começou a sofrer variações bastante sensíveis pela concorrência que os "packing-houses" (frigoríficos) vão estabelecer no mercado.

Se a crise do charque fez com que por um lado à maioria dos criadores se convencesse da urgência de melhorar seu gado para poder responder aos pedidos dos frigoríficos (localizados principalmente no Uruguai e Argentina), por outro gerou um problema social com o desemprego de muitas pessoas que trabalhavam nesta atividade. A decadência foi definitiva.

Na região da fronteira de Jaguarão, a euforia dos primeiros anos do século tomou conta de muitos fazendeiros que procuram melhorar a qualidade de seus rebanhos, acompanhando o que já faziam seus vizinhos platinos. Mas o futuro não foi mais uma vez dadivoso com a região e novamente frustrou as expectativas daquela população fronteiriça.

---

<sup>308</sup> Monte Domecq, op. cit. p.87

É fato que alguns latifundiários criadores de gado conseguiram privilégios bancados pelo Estado através de influências políticas<sup>309</sup>, porém o que se observou ao analisar o processo histórico do Rio Grande do Sul, é que a região da fronteira sul, dependente fundamentalmente da pecuária, não induziu a um crescimento que gerasse uma futura industrialização nas suas cidades. Por sua vez, esta rede urbana pouco funcionou como apoio à produção rural, caracterizando-se sim como centro de apoio político e social.<sup>310</sup>

Portanto o que se viu foi que no final do século 19 e início do 20, a economia do Rio Grande do Sul continuou na sua função de fornecedora do mercado interno nacional, com uma economia subsidiária com base na agropecuária e sofrendo suas crises constantes.<sup>311</sup> O charque e o couro continuavam como os principais produtos na pauta comercial do Estado, embora o nível técnico da produção não fosse muito diferente daquele do século 19. Deve-se levar em conta a competição do charque uruguaio mais barato e com melhores condições técnicas de fabricação.<sup>312</sup>

No plano político, foi um período de crises constantes. Enquanto as condições nacionais e internacionais possibilitaram a expansão da produção gaúcha à situação da fronteira acompanhou este crescimento. Porém com a crise econômica do pós-guerra os grupos da elite gaúcha perderam

---

<sup>309</sup> Weimer, Günter, op. cit. p. 41.

<sup>310</sup> Ferraz de Souza, Célia, op. cit. p. 16.

<sup>311</sup> Quevedo, Julio, op. cit. p.90.

<sup>312</sup> Quevedo, Julio, op. cit. p.91

com o fim da exportação de carne e isto repercutirá em mais uma grande crise econômica e política para a região.

Mais uma vez esta região tão peculiar, viu frustrada suas preensões de um desenvolvimento prolongado e consistente. É verdade que apesar desta história de dificuldades e crises, um rico patrimônio urbano foi construído e, por não ter sofrido um processo de urbanização acelerada, foi preservado.

Também fica claro ao se fazer a "leitura" desta arquitetura, que uma região com as características que prevalecem nesta fronteira em constante mudança e sob permanente ameaça de invasões e guerra, não poderia apresentar obras com a mesma qualidade dos centros açucareiros ou auríferos. Isto, porém, não desmerece as obras aqui produzidas. Ao contrário, hoje nos fazem indagar como foi possível que, sob condições tão adversas, se produziram obras de tal qualidade. Por ali passaram exímios construtores, artistas, entalhadores, que deixaram obras de inestimável valor, ainda que pouco reconhecida pelos esquemas oficiais até bem pouco tempo<sup>313</sup>.

Atualmente, com a implantação progressiva de um mercado comum, "Mercosul", a conseqüente perspectiva de supressão das fronteiras econômicas e políticas e o fim das diferenças cambiais, com certeza a região sofrerá impactos expressivos. Não se justificará o grande contingente de funcionários e militares existente que tanta influência gerou na vida desta comunidade. Por sua vez, o esperado e provável fim do

---

<sup>313</sup> Weimer Günter, op. cit. p. 51

comércio ilegal, próprio desta região fronteira, acabará com uma atividade informal tradicional que, apesar de suas contradições, garantiu e ainda sustenta a sobrevivência de muitas famílias, funcionando historicamente como elemento de atração de população e viajantes, embora ao mesmo tempo, prejudique o controle urbano e a arrecadação de tributos.

Por outro lado, para compensar esta "perda", é possível que a liberação das relações econômicas estimule o funcionamento de ocupações terciárias, particularmente das atividades turísticas que, em alguns casos – e Jaguarão é o próprio exemplo – pode atenuar a diminuição prevista do movimento de comércio legal e ilegal da fronteira, no momento que acabem aquelas diferenças cambiais previstas no projeto de integração.

Não há dúvida que este processo de integração estabelecerá novas relações sócio-econômicas nas áreas de fronteira internacional, gerando alterações significativas na organização física-territorial do Estado do Rio Grande do Sul.

O patrimônio cultural urbano de alguns municípios, dos quais Jaguarão é um dos mais privilegiados deste Estado sulino, pela qualidade e quantidade de edifícios cuja arquitetura do final do século 19 é de grande valor histórico e artístico, permite que se planeje empreendimentos na área do turismo cultural, como possível alternativa para enfrentar esta nova realidade que se vislumbra.

Sabe-se da potencialidade que representa a indústria turística como possível geradora de empregos, rendas e divisas para as localidades que dela se aproveitam. A valorização deste

patrimônio histórico-cultural e ambiental dessa região, pode intensificar a circulação de população e mercadorias, além da ampliação de serviços.

O turismo é uma atividade econômica que atualmente apresenta um crescimento expressivo em várias partes do mundo e sua classificação de “indústria saudável”, pode perfeitamente compatibilizá-la com os interesses preservacionistas deste rico patrimônio urbano e rural.

A região do extremo sul brasileiro, embora seja considerada neste momento como área economicamente deprimida, constituiu um corredor de circulação de turistas entre os países do Cone Sul, principalmente da Argentina e Uruguai. Para aproveitar este potencial que pode dar uma expectativa de crescimento para esta localidade, além dos devidos investimentos em infra-estrutura que tanto se fazem necessários, é importante considerar o processo histórico de desenvolvimento do município e da região.