

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
– PROPUR--

KARLA NUNES DE BARROS COELHO

**INFLUÊNCIAS URBANAS NAS CIDADES FRONTEIRA
O CASO DE URUGUAIANA (BR.) E PASO DE LOS LIBRES (AR.)**

Porto Alegre – RS

Maio/2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
– PROPUR

KARLA NUNES DE BARROS COELHO

**INFLUÊNCIAS URBANAS NAS CIDADES FRONTEIRA
O CASO DE URUGUAIANA (BR.) E PASO DE LOS LIBRES (AR.)**

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional, pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, na Linha de Pesquisa Cidade, Cultura e Política.

ORIENTADOR: DR. GÜNTER WEIMER

Porto Alegre – RS
Maio/2008

Dedico essa pesquisa à minha família, principalmente meus pais que me apoiaram muito nessa trajetória. Às cidades estudadas, principalmente Uruguaiana, minha cidade natal, contribuindo para um maior reconhecimento da importância desses locais peculiares, além de um maior entendimento das relações estabelecidas, e suas características urbanas locais.

MEUS AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer aos meus pais, pelo acompanhamento, opiniões e correções, além do constante apoio em todos os momentos. Ao Prof. Dr. Günter Weimer, pela disponibilidade e atenção dedicadas na orientação desse trabalho. Às minhas irmãs e minhas amigas, que tanto tiveram que ouvir sobre esse tema, ao longo desses dois anos da minha pesquisa. Aos professores do PROPUR-UFRGS, que com as disciplinas oferecidas fizeram com que se fundamentassem muitas idéias que aqui estão. Aos órgãos municipais e funcionários das cidades de Uruguaiana e Paso de los Libres, que possibilitaram e facilitaram o presente estudo, contribuindo com dados importantes para sua conclusão, principalmente meus colegas arquitetos, que muito colaboraram. Muito Obrigada.

SUMÁRIO

LISTA DE IMAGENS	07
LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS	09
RESUMO	10
RESUMO ING.	11
1-INTRODUÇÃO	12
1.1- TEMA	12
1.2- JUSTIFICATIVA	13
1.3- OBJETIVO	14
1.4- O PROBLEMA DE PESQUISA	14
1.5- REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	15
2- QUADRO TEÓRICO CONCEITUAL E METODOLÓGICO	20
2.1- FRONTEIRA- A EVOLUÇÃO DO CONCEITO	20
2.1- FRONTEIRA- ABORDAGEM ESCOLHIDA PARA O ESTUDO	27
2.3- HIPÓTESE	31
2.4 - O MÉTODO APLICADO	33
3- 1ª PERÍODO – de 1843 a 1910 - A formação e início do desenvolvimento	38
3.1- ANTECEDENTES À FORMAÇÃO DAS DUAS CIDADES	39
3.2- URUGUAIANA - 1843 a 1910	41
3.2.1- Aspectos populacionais e socioculturais	41
3.2.2- Aspectos econômicos	43
3.2.3- Aspectos políticos	45
3.2.4- Aspectos locacionais	48
3.3- PASO DE LOS LIBRES - 1843 a 1910	58
3.3.1- Aspectos populacionais e socioculturais	58
3.3.2- Aspectos econômicos	60
3.3.3- Aspectos políticos	61

3.3.4- Aspectos locacionais	64
3.4- ANÁLISE DA EVOLUÇÃO CONJUNTA DAS DUAS CIDADES	69
4- 2º PERÍODO: 1910 a 1960- A CONSTRUÇÃO DA PONTE	74
4.1- SOBRE A CONSTRUÇÃO DA PONTE	75
4.2- URUGUAIANA – DE 1910 A 1960	81
4.2.1- Aspectos populacionais e socioculturais	81
4.2.2- Aspectos econômicos	83
4.2.3- Aspectos políticos	85
4.2.4- Aspectos locacionais	85
4.3-PASO DE LOS LIBRES- 1910-1960	101
4.3.1- Aspectos populacionais e socioculturais	101
4.3.2- Aspectos econômicos	104
4.3.3- Aspectos políticos	105
4.3.4- Aspectos locacionais	105
4.4- ANÁLISE DA EVOLUÇÃO CONJUNTA DAS DUAS CIDADES	112
5- 3ª PERÍODO – de 1960 a 2007- Processos de Integração	116
5.1- A CIDADE DE URUGUAIANA - 1960 – 2007	120
5.1.1 - Aspectos Populacionais e Socioculturais	120
5.1.2 - Aspectos Econômicos	121
5.1.3 - Aspectos Políticos	125
5.1.4 - Aspectos Locacionais	126
5.2- A CIDADE DE PASO DE LOS LIBRES	137
5.2.1- Aspectos Populacionais e socioculturais	137
5.2.2- Aspectos Econômicos	138
5.2.3- Aspectos Políticos	141
5.2.4- Aspectos Locacionais	142
5.3- ANÁLISE DA EVOLUÇÃO CONJUNTA DAS DUAS CIDADES	150
6- CONSIDERAÇÕES FINAIS	154
7- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	158

LISTA DE IMAGENS

Capítulo 3

Imagem 01: Mapa da organização das tropas aliadas na Villa de Uruguai, Guerra do Paraguai, 1865	47
Imagem 02: Planta topográfica da “Villa de Uruguayana”, 1859	51
Imagem 03: Detalhe planta topográfica da “Villa de Uruguayana”, 1859	52
Imagem 04: Planta da “Villa de Uruguayana”, 1865	53
Imagem 05: 1º Teatro que já aparece na legenda do mapa de 1865	54
Imagem 06: Porto e Uruguai, início séc. XX	54
Imagem 07: Igreja Matriz frente à praça central, inaugurada em 1861	55
Imagem 08: Imagem do final séc. XIX, Praça Central	55
Imagem 09/ 10: Imagens Capela da Conceição, próxima ao rio Uruguai, início séc. XX	55
Imagem 11: Quartel localizado próximo ao rio, hoje não mais existente, construído em 1885	56
Imagem 12: A antiga Santa Casa de Caridade, fundada em 1897 e instalada em 1901	56
Imagem 13: Prefeitura Municipal. Construção de 1901. Arq. Construtor Antonio Parga	56
Imagem 14: Cine Teatro Carlos Gomes- Construção de 1891	56
Imagem 15: Clube Comercial- fundado em 1891 e sua sede desde 1898	56
Imagem 16: Clube Caixeiral, construído em 1906	56
Imagem 17: Primeiro prédio da Estação Férrea em Uruguai. Final séc. XIX	57
Imagem 18: Planta de 1865, indicando a localização da nova Estação Férrea, em vermelho	57
Imagem 19: “Caminho Real” existente antes mesmo da formação do povoado, dando acesso ao porto de Santana no rio Uruguai, existente nessa região.	65
Imagem 20: Praça central e primeiras ruas e quadras	66
Imagem 21: Praça central e primeiras ruas e quadras	67
Imagem 22: Mapa Paso de los Libres 1864	68
Imagem 23: “Calle Real” em 1903	69
Imagem 24: “Calle Real” em 1903	69

Capítulo 4

Imagem 25: Construção da ponte vista do lado brasileiro	81
Imagem 26: Ponte já aberta ao tráfego em 1945	81
Imagem 27: Projeto ponte Uruguai/ Paso de los Libres	81
Imagem 28: Praça central, nas primeiras décadas do séc. XX.	87
Imagem 29: Proposta de Saturnino de Brito- ampliação da planta urbana, 1923. Não executada	88
Imagem 30: Planta da cidade levanta no ano de 1926	89
Imagem 31: Atual Exatonia, antigo banco da província, construído em 1911	90
Imagem 32: Imagem atual da antiga residência da família Bárbara, construída em 1913. Atual Centro Cultural da cidade	90
Imagem 33: Construído para o Banco Pelotense em 1918 ou 19, depois sede do Banco do Rio Grande do Sul. Demolido em 1957 estava localizado na esquina da praça central	90
Imagem 34: Intendência já reformulada abrigando escola municipal- reforma 1926	90
Imagem 35: Construção nova Igreja Matriz- Catedral de Sant’Ana	91
Imagem 36: Igreja do Carmo iniciada em 1934.	91
Imagem 37: Praça central no final da década de 1920.	91
Imagem 38: Praça central no final da década de 1920. Antiga Igreja Matriz, pouco antes da demolição para construção da nova Catedral de Sant’Ana	92
Imagens 39 e 40: Obras de saneamento da cidade de Uruguai, 1928 a 1931	93
Imagens 41 e 42: a cidade no ano de 1932. Fonte: Arquivo Municipal	93

Imagens 43 e 44: a cidade no ano de 1932. Fonte: Arquivo Municipal	94
Imagens 45 e 46: a cidade no ano de 1932. Fonte: Arquivo Municipal	94
Imagem 47 e 48: Praça Central (E) e Vila Militar (D)- Década de 40, vias centrais asfaltadas	95
Imagens 49 e 50: Década de 40, vias centrais asfaltadas	96
Imagem 51: Planta da cidade no ano de 1941	96
Imagem 52: Proposta de ligações viárias na primeira proposta de Plano Diretor	98
Imagem 53: Porto na maior enchente da cidade em 1941	99
Imagem 54: construção da ponte e demolição de edificações na Praça dom Pedro	99
Imagens 55 e 56: Construção da ponte	100
Imagem 57: mapa de 1958. Crescimento periférico	100
Imagem 58: Praça central na década de 1950. Ponte ao fundo	101
Imagem 59: Igreja Matriz de Paso de los Libres	106
Imagem 60: Rua Madariaga, frente a praça Independência no início do período	106
Imagem 61: Planta Paso de los Libres, 1922	107
Imagem 62: <i>Policía Provincial- La Comissária</i> no ano de 1920	107
Imagem 63: Hospital São José	107
Imagem 64: Av. Collón, comércio em 1920	108
Imagem 65: Cine Teatro Progreso em 1920	108
Imagem 66: Inauguração passagem do trem pela ponte	110
Imagem 67: Paso de los libres pós ponte (final década de 1940)	111
Imagem 68: Foto satélite de Libres. Final década de 1960	112

Capítulo 5

Imagem 69: Vista aérea de Uruguiana, 2007	120
Imagem 70: Levantamento Planimétrico – 1958	127
Imagem 71: Levantamento Planimétrico- 1969	128
Imagem 72: Acesso central à ponte foi cercado	129
Imagem 73: Nova aduana a partir de 1970	129
Imagem 74: Levantamento planimétrico – 1978	129
Imagem 75: Ponte no lado brasileiro	130
Imagem 76: Levantamento planimétrico atual- 2006	131
Imagem 77: Uruguiana vista da cidade vizinha	133
Imagem 78: Primeiras obras, ainda na fase do saneamento, ruas ainda não pavimentadas, ainda nomeada Av. Riachuelo, e um canteiro central, provavelmente década de 30	134
Imagem 79: Década de 50, com um canteiro central, já pavimentada, mas ainda não utilizando toda a largura prevista. Início das obras das edificações públicas modernistas	134
Imagem 80: Década de 60, com dois canteiros e já com edificações públicas modernistas à direita. Nomeada Av. Presidente Vargas	134
Imagem 81: Década de 70, somente com um canteiro central e marcação com Palmeiras	134
Imagem 82: Atualmente é a principal avenida da cidade, localizando-se no centro da malha urbana, ligando o acesso da capital ao centro	134
Imagem 83: Mercado público Municipal. Av. Pres. Vargas	135
Imagem 84: Centro de Saúde Municipal. Av. Pres. Vargas	135
Imagem 85: Centro cívico da cidade. Av. Presidente Vargas	135
Imagem 86: Centro cívico da cidade. Av. Presidente Vargas	135
Imagem 87: Residência unifamiliar	135
Imagem 88: Residência unifamiliar	135
Imagem 89: Mapa Província de Corrientes- Argentina. Divisão dos “ <i>Departamentos</i> ”	137
Imagem 90: Mapa atual - observações das tendências de crescimento baseadas na pesquisa de OTAZÚ, 2003	143
Imagem 91: Imagem de satélite década de 1960- Paso de los Libres	144
Imagem 92: Imagem de satélite atual, onde percebe-se claramente o crescimento através das vias de transporte 1,2,3	145
Imagem 93: Crescimento da cidade desde 1950 até 2002	145
Imagem 94: Beira Rio- Paso de los Libres	147
Imagem 95: Beira Rio- Paso de los Libres	147
Imagem 96: Av. Collón, principal rua do comércio local	148
Imagem 97: Rua que leva a praça central, frente a Igreja	148
Imagem 98: Rua Madariaga, Intendência, frente a praça central	148

Imagem 99: Rua Bartolome Mitre, Frente à praça e a Igreja central	149
Imagem 100: esq. Av. Collón	149
Imagem 101: Bairro habitação social- INVICO	149
Imagem 102: Residência padrão – INVICO	149
Imagem 103: Imagem de satélite atual, Uruguaiana e Paso de los Libres	150

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Capítulo 3

Tabela 01: Evolução populacional	58
----------------------------------	----

Capítulo 4

Tabela 02: Dados populacionais de Uruguaiana	82
Tabela 03: Dados populacionais de Paso de los Libres	102

Capítulo 5

Tabela 04: Comparação populacional	117
Tabela 05: Dados populacionais Paso de los Libres	138
Gráfico 01: Evolução do PIB de Uruguaiana	122
Gráfico 02: Mercado empregador de Uruguaiana	123
Gráfico 03: Setores de emprego formal de Uruguaiana	123

RESUMO

Essa pesquisa trata da análise de duas cidades fronteira: Uruguaiana no Estado do Rio Grande do Sul, Brasil, e Paso de los Libres, na Província de Corrientes, Argentina. Esses locais, da mesma maneira que delimitam o espaço geográfico entre dois países, também são pontos onde a relação da população é constante, gerando características únicas. Com isso, nascidas na mesma época, de um lado e de outro do Rio Uruguai, num contexto de fronteira muito significativo em razão da interconexão de pessoas, de mercadorias e de fatores de produção que ali se concentravam, oriundos dos principais centros do Brasil, dos países do Prata e, inclusive, da Europa, é possível supor que essa multiculturalidade tenha refletido numa e noutra cidade. Assim, faz-se a comparação entre a evolução urbana de ambas, desde 1843, quando se formaram os dois núcleos, até os dias atuais, tendo como objetivo principal entender como as questões de fronteira atuaram e ainda atuam nesses espaços urbanos complexos.

RESUMEN

Esta disertación trata del análisis de dos ciudades de frontera: Uruguayana, en Rio Grande do Sul, Brasil; y Paso de los Libres, en la Provincia de Corrientes, Argentina. Estos lugares, de la misma forma que delimitan el espacio geográfico entre los dos países, son también puntos de intensa interacción entre las poblaciones. Este hecho hace con que se perciba el desarrollo de características particulares en estas ubicaciones. Así, creadas en la misma época, de un lado y otro del río Uruguay, en un contexto de frontera muy significativo en razón de la interrelación de personas, mercaderías y factores de producción que allí se concentraban, venidos de los principales puntos del Brasil, de los Países del Plata y también de Europa, es posible creer que esta mezcla de culturas ha reflejado en una y otra ciudad. Sin embargo, se trabaja con la comparación de la evolución urbana de las dos ciudades, desde 1843, en sus formaciones, hasta la actualidad.

1- INTRODUÇÃO

1.1- TEMA

Em tempos de globalização, onde pessoas, culturas, fluxos de capital e de mercadorias interagem nítida e constantemente, o estudo das cidades irmãs fronteiriças tem assumido uma importância maior, na medida em que esta situação de fronteira tem revelado características desta integração natural desde os primórdios de sua história. Tal relação de “vizinhança” tem contribuído naturalmente para a troca, para o intercâmbio de informações e culturas, com possíveis influências no espaço urbano.

Esses espaços fronteiriços acabaram assimilando uma multiculturalidade, isto é, um misto de cultura própria com a cultura do outro. Embora este fenômeno não ameace as identidades culturais, vai muito além de uma simples adaptação lingüística, manifestando-se em maior ou menor grau na culinária, no folclore, no comércio, no vestuário, nos festejos públicos, nos aspectos urbanos, além de outros tantos. Estas cidades, geralmente, formaram-se com a finalidade de proteger seu país, como fortes de vigilância, sentinelas, pontos estratégicos para o comércio, exportações e quaisquer tipos de relações com o país vizinho.

Assim, ligadas pela primeira ponte rodoviária Brasil/Argentina sobre o Rio Uruguai, aberta ao tráfego em 1945, as cidades de Uruguaiana – na parte mais ocidental da Fronteira Oeste do Rio Grande do Sul, à margem esquerda daquele rio, no Brasil – e de Paso de los Libres – na Província de Corrientes, à sua margem direita, na Argentina – possuem uma localização geográfica privilegiada para dar escoamento às interconexões entre as economias e as culturas constituintes do Mercosul. Examinadas sob a perspectiva de sua evolução urbana, apresentam um conjunto de elementos que, se comparados, principalmente do ponto de vista urbanístico, se constituem num importante objeto de estudo, uma vez que parecem ter, além do “bidialectalismo” e de outras influências, uma importante característica

das áreas de fronteira: “espaços comuns”, distantes de seus respectivos centros de poder, que demonstram certa singularidade – como é o caso presente.

1.2- JUSTIFICATIVAS

Atualmente a visualização da fronteira de forma interdisciplinar, que se configura na observação da cidade e suas variantes, deve ser tida como condição necessária para absorver ou entender as questões que envolvem as práticas sociais vigentes. Segundo Schäffer, “... a proposta de uma Integração Regional lançou um novo olhar sobre nossas fronteiras” ¹.

Além disso, com a paulatina evolução do Mercosul, Uruguiana e Paso de los Libres vão se tornando “cidades-chave” para o transporte terrestre, importações, exportações, enfim, todo e qualquer tipo de relação com os países da América Latina, adquirindo extrema importância os estudos que tratam da análise da construção de espaços complexos, como estes de fronteira. Provavelmente, em pouco tempo, as aduanas se extinguirão e haverá apenas um marco simbólico de divisa que naturalmente é o Rio Uruguai. Certamente as influências, inclusive as urbanas serão cada vez maiores e evidentes nestas cidades. Com isso, esta progressiva integração, econômica e política, que o Mercosul provavelmente irá propiciar no futuro não deve ser considerada utópica. Ela já está presente no Mercado Comum Europeu, que em condições muito mais difíceis, pela heterogeneidade dos países componentes, aconteceu. O Mercosul ainda é um processo novo, e apesar de seus países possuírem condições econômicas menos favoráveis, provavelmente tende a evoluir muito.

Pode-se dizer ainda que, historicamente, as fronteiras platinas apresentam possibilidades diversas de interação. Tensões e conflitos antigos deram lugar a uma situação de convivência e cooperação. Conseqüentemente, a condição de barreira pode, ao mesmo tempo, provocar a união, resultando em condições culturais que serão facilitadoras desta “nova” integração que pouco a pouco se consolida. Desde a formação destas duas cidades vizinhas, já podem ser identificadas semelhanças entre elas. Geralmente, em locais com culturas nessas condições de proximidade, existem as situações de fronteira, mas também

¹ SCHÄFFER, Neiva Otero. **Urbanização na Fronteira. Expansão de Santana do Livramento, RS.** Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS, 1993. Pág.: 10.

situações que podemos chamar de “não fronteiras”. As últimas são estas semelhanças identificadas em muitos aspectos: além de se manifestarem na cultura local, na origem de colonização Ibérica comum, na personalidade do homem gaúcho, no vocabulário; se manifestam também na data de formação dos povoados, em meados do século XIX, na composição do traçado urbano, e nas intervenções urbanas referentes à sua situação de ponto de passagem internacional.

Outro fator que justifica a pesquisa, e talvez um dos principais, é que, segundo Farret, “... a questão urbana dessas áreas ainda não foi adequadamente tratada pelo planejamento urbano”², e são muito poucas as pesquisas existentes sobre o respectivo assunto. Por isso, é essencial que se saibam as influências que uma cidade exerce sobre a outra, e se entenda como essa função de fronteira atua no espaço urbano de ambas. Assim, espera-se que, verificando esses pontos de atuação, se tenha um desenvolvimento maior e melhor para as duas cidades, e ainda outra fonte bibliográfica sobre esses espaços complexos.

1.3- OBJETIVO

1.3.1- Geral

A pesquisa, portanto, tem como objetivo principal buscar as características urbanas de Uruguaiana e Paso de los Libres, compará-las, analisá-las, e com isso identificar como a função de fronteira atuou e ainda atua no espaço urbano, e quais as influências de uma sobre a outra.

1.3.1- Específicos

- Resgatar o aspecto histórico e cultural que estas cidades e sua condição de fronteira representam para suas respectivas regiões.
- Entender a dinâmica desses espaços e seus vetores de evolução.
- Entender a semelhança dos traçados urbanos e a efetiva influência das Leis das Índias ou dos traçados do período clássico.

² FARRET, Ricardo. Especificidades das áreas urbanas de fronteiras. *In*: CASTELLO, Iara Regina (org.) et al.. **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Fundação de Economia e Estatística, 1997. Pág.:112

1.4- O PROBLEMA DE PESQUISA

Com tantas peculiaridades apresentadas nesses espaços, surge a questão primordial do trabalho, formando o seguinte problema: Quais são as influências e ou interferências urbanas que as cidades de fronteira, Uruguaiana e Paso de los Libres, estabelecem uma sobre a outra? E como o fato de “ser fronteira” atua nesses espaços?

1.5- REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Com esta revisão bibliográfica, tem-se o objetivo de traçar um posterior quadro teórico, para dar sustentação ao desenvolvimento da presente pesquisa. Nessa revisão serão focadas as publicações referentes às fronteiras territoriais, à historiografia e à análise e evolução urbana das duas cidades fronteira em questão.

A problemática dos espaços fronteiriços já existe desde que o homem começou a dividir territórios e estes passaram a ter valor, provavelmente no antigo Império Romano, que representou uma grande influência na evolução política, lingüística, econômica e cultural no continente europeu, especialmente na península ibérica.

Segundo Zientara³, em 1899, Ratzel, o antropogeógrafo mais significativo do século XIX, já entendia a concepção de fronteira como constituída pelos inumeráveis pontos sobre os quais um movimento orgânico é obrigado a parar. Falava em movimento orgânico pela mobilidade que o termo fronteira apresenta e, segundo o que explica Soares⁴, Ratzel entendia o estado como um organismo vivo. Assim, ainda de acordo com Zientara, a fronteira não implica uma zona de paragem duradoura, mas sim a paragem perante a falta de condições vitais necessárias, ou então perante a resistência de outro movimento em sentido contrário. Portanto, a intenção da criação das cidades nas fronteiras pode ser considerada, uma tentativa, através da demarcação e ocupação do espaço, de concretizar a estabilidade da posse territorial.

³ ZIENTARA, Benedikt. *In: Enciclopédia Einaudi*. V19. Porto: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1989. Pág.: 306

⁴ SOARES, Teixeira. **História da formação das fronteiras do Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972. Pág.19.

Na América o tema sobre fronteiras políticas é bastante amplo e estudado já há algum tempo. A própria história apresenta guerras entre diferentes povos por questões territoriais, questões de fronteira. No plano teórico, Frederick J. Turner escreve “O Significado da Fronteira na História Americana”, em 1893, e pode ser considerado um dos primeiros teóricos a falar esse tema. Conceituou e discursou sobre questões fronteiriças entre Texas e México e sobre a constante luta contra os índios. Para ele, a fronteira é o ponto de encontro entre a civilização e a barbárie.

Quanto às produções pouco mais recentes que abordam o tema, de maior relevância, temos: Teixeira Soares, com a “História da formação das fronteiras no Brasil”, de 1972, onde falou sobre a importância da proteção das fronteiras e como elas se formaram no país. Moysés Vellinho, em 1973, que no livro “Fronteira” dissertou sobre o Rio Grande do Sul e o início de sua ocupação, e caracterizou todo o território do Estado como um espaço de fronteira, em função das lutas territoriais entre portugueses e espanhóis. Percebeu a fronteira como um espaço limite, de oposição, barreira. Em 1983, Benedikt Zientara abordou o conceito de Fronteira, os fundamentos sociais de sua constituição e ainda o caráter unificador e divisório da fronteira, e nesta mesma década, em 1987, a autora argentina Hebe Clementi, publicou “*La frontera em América*”. Nesta publicação, provavelmente baseada nos conceitos Turnerianos, Hebe diz “que a fronteira é um espaço de integração e conflitos, e isto resulta sempre em situações complexas”.⁵

Já na década de 90, Neiva O. Schäffer, em 1993, publicou “Urbanização na Fronteira”, livro esse resultante de sua dissertação de mestrado. O respectivo livro tem como estudo de caso a cidade de Santana do Livramento - RS e sua expansão junto à cidade vizinha de Rivera, no Uruguai, tema esse que apresenta similaridades com a presente pesquisa, tornando-se assim uma base teórica forte para a mesma. Enrique Serra Padrós, que em 1994 publicou “Fronteiras e Integração”, no qual retomou o conceito de fronteira e suas classificações, dando especial ênfase aos aspectos integracionistas dessas regiões.

Em 1995, foi publicado “Práticas de Integração nas Fronteiras. Temas para o Mercosul”, com a organização de Lara Regina Castello, com alguns artigos

⁵ CLEMENTI, Hebe. *La Frontera em América. Una clave interpretativa a la historia Americana*. Buenos Aires: Editorial Leviatan, 1987. Pág.: 13

abordando a temática da integração na fronteira. Em 1997, foi publicado o livro “Fronteiras na América Latina”, no qual estão organizados diversos artigos sobre o mesmo tema, dentre eles cumpre destacar o artigo do Arquiteto Ricardo Farret, que escreveu sobre “As especificidades das áreas urbanas de fronteiras” e o papel que estas exercem. No ano de 2000, o Arquiteto Roberto Duarte Martins publicou o estudo “A construção no espaço sul do Brasil de fronteira ao Mercosul”, com estudo de caso na cidade de Jaguarão- RS. As duas últimas obras citadas também enfatizam os aspectos integracionistas e aproximam-se do tema de pesquisa aqui proposto pela ênfase dada aos espaços urbanos.

No ano de 2001, Karla Maria Müller publicou o artigo: “Cenários para pensar a comunicação fronteiriça: Uruguaiana- Libres e Livramento- Rivera”, abordando, portanto as cidades aqui em questão, e salientando as peculiaridades e especificidades destes espaços, bem como a comunicação fronteiriça e a integração. Ainda nesse mesmo ano, Enrique Mazzei publicou na *Revista de Ciências Sociales* o Artigo “*Rivera (Uruguai) - Sant’Ana (Brasil): identidad, territorio e integración fronteriza*” discutindo a atual globalização e os processos de integração da fronteira. *Tau* Golin, em 2002, publicou “A Fronteira”, destacando a ligação entre as conquistas territoriais, a formação da sociedade sulina e a posição desta fronteira como ponto estratégico para relações internacionais, abordando também questão da identidade local. Finalmente, em 2003, Alejandro Grimson escreveu “*La Nación en sus Limites*”, onde procurou responder com a análise das cidades de Uruguaiana e Paso de los Libres, de que maneira e até que ponto as fronteiras políticas desencadeiam efeitos socioculturais que estruturam as práticas políticas das populações fronteiriças. Ainda nesse mesmo ano, Ligia Osório Silva, no artigo “Fronteira e identidade nacional” fez uma comparação da questão das fronteiras na América anglo-saxônica com as da América latina, dando relevo às diferenças das mesmas nos dois contextos culturais e recentemente, em 2006, foi finalizada uma dissertação de mestrado por Cristiane Adiala, “Efeitos de Políticas Públicas em Cidades de Fronteira: Uruguaiana e Sant’ana do Livramento (RS)”, traçando uma análise política e econômica desses espaços fronteiriços.

Como se vê, os estudos e discussões sobre os espaços fronteiriços vêm acontecendo há bastante tempo e a bibliografia é extensa. Com o surgimento do MERCOSUL, ocorreu o crescimento no interesse pelo tema na região. Porém,

especificamente sobre Uruguaiana e Paso de los Libres e principalmente sobre as questões urbanas de fronteira, existe uma bibliografia muito reduzida, o que se constitui em mais uma justificativa da importância da presente pesquisa.

Além da bibliografia que aborda as questões fronteiriças, é interessante relacionar aquela que é essencial a ser utilizada no reconhecimento da história e da formação das cidades em seus respectivos países, bem como as que tratam das características gerais de cada uma das cidades, que se constitui no objeto deste estudo.

Assim, sobre a formação das cidades, em geral, existe uma bibliografia extensa dentre as quais destacamos as seguintes: Lewis Mumford, que em 1961 publicou “A Cidade na História” e Morris, 1979, com “História da forma urbana”, sendo que essas duas referências podem ser consideradas essenciais ao tratar do tema de evolução urbana. Sobre o urbanismo no Rio Grande do Sul, em 1995, Gilberto Sarkis Yunes defendeu seu Doutorado na Universidade de São Paulo com a tese “Cidades Reticuladas. A persistência do modelo na formação urbana do Rio Grande do Sul”, na qual estudou a aplicação da malha xadrez nas cidades riograndenses, em geral, citando também a cidade de Uruguaiana. Luiz Fernando Rhoden, em 1999 publicou sua Dissertação de Mestrado, intitulada “Urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução”. No ano de 2000, Célia Ferraz de Souza publicou “Contrastes regionais e formações urbanas”, falando sobre o processo de ocupação do Estado e formação das cidades. Em 2002, Luisa Durán Rocca defendeu sua Dissertação de Mestrado denominada “A Cidade Colonial Ibero-americana”, na qual estudou a formação das cidades no Brasil em confronto com as da América espanhola. Ainda comparando Argentina/ Brasil e Joel Outtees colaborou com o artigo “*Disciplinando a sociedad através de la ciudad. El origen del urbanismo em Argentina y Brasil (1894- 1945)*”, onde discutiu a gênese do urbanismo moderno nesses países. Em 2004, Günter Weimer publicou “Origem e evolução das cidades riograndenses”, onde descreveu todo o processo de urbanização no Estado. Ainda em 2004, Grijó, Kuhn, Guazzelli e Neumann organizaram o livro “Capítulos de História do Rio Grande do Sul”, com diversos artigos sobre a história do estado.

No ano de 2006, foi publicada a “História Geral do Rio Grande do Sul, vol. II, Império” sob a coordenação geral de Nelson Boeira e Tau Golin, na qual Weimer analisou a formação das cidades e acontecimentos do período Imperial, nesse Estado.

Ainda, especificamente sobre a história de cada uma das cidades, dando a base necessária para uma análise urbana, objetivo desta pesquisa, é indispensável a busca nas seguintes obras: Na Argentina, Enrique Pelegrini, publicou em 1974 “*Paso de los Libres, crônicas y ensayos*”, e Carlos Alberto Balbastro escreveu “*Crônicas y antecedentes históricos de Paso de los Libres*” em 1998. A historiadora Gládis Mango de Rúbio escreveu “*Paso de los Libres: Historia, Espacio y Memoria*”, em 1999. No ano de 2003, a arquiteta Maria Inêz Otazú, apresentou uma “*Propuesta de reordenamiento urbano de Paso de los Libres*”, sendo um trabalho concretizado sob parceria da *Municipalidad de Paso de los Libres* e a *Universidad UNNE de Corrientes*, sendo essa pesquisa muito utilizada para a coleta de dados. Estes autores abordaram os aspectos históricos da cidade argentina e sua evolução.

Já as publicações brasileiras indispensáveis para o conhecimento da cidade de Uruguaiana ficam por conta da autoria de: Fortunato Pimentel, que em 1942 escreveu “Aspectos gerais de Uruguaiana”, abordando a história, bem como a situação da cidade nesta época, Manoel Soares, que também em 1942 publicou “Uruguaiana, um século de história”, falando sobre a história desse município desde a sua formação, do Urbanista Demétrio Ribeiro que fez importantes observações sobre a cidade e seu espaço urbano, no artigo “O Plano Diretor de Uruguaiana”, que foi publicado na Revista de Engenharia em 1944 e Raul Pont, que abordou a história da cidade em “Campos Realengos”, livro que trata da formação da fronteira oeste do Rio Grande do Sul. No ano de 1971, Urbano Lago Villela publicou “Uruguaiana Atalaia da Pátria, meio, homem e história”. Em 1994, Maria de Lourdes Davila defendeu seu Mestrado na PUCRS, com a dissertação “A Ponte Internacional Brasil-Argentina: Limites e possibilidades da política de boa vizinhança.” Giovani Portella, que em 2001 publicou “Das terras de ninguém à vila de Uruguaiana”, dissertando também sobre os aspectos históricos dessa cidade. E finalmente, em 2004, surgiu o “Diagnóstico sócio econômico de Uruguaiana”, sob a coordenação de Barros Coelho (org.), como o resultado da parceria entre a

PUCRS/ Campus II e a prefeitura de Uruguaiana, contendo importantes informações gerais sobre a cidade.

2- QUADRO TEÓRICO CONCEITUAL E METODOLÓGICO

Aqui são apresentados sinteticamente, alguns conceitos e posicionamentos de autores reconhecidos que trataram e tratam do tema, abordando primeiramente o termo “fronteira”, suas origens, e a evolução deste conceito. São, ainda, expostos os diversos tipos de fronteira hoje reconhecidos, o que não deixa de ser importante para uma definição e justificativa da abordagem escolhida para este estudo. Estas discussões se fazem indispensáveis, posto que os conceitos tradicionais de “fronteira” vêm evoluindo rapidamente da mesma forma como as organizações espaciais das cidades de fronteira devido à progressiva aproximação das mesmas entre si, tornando-as cada vez mais internacionalizadas. Pretende-se com isso definir esse espaço, além de apresentar e discutir os autores que se enquadram na mesma abordagem, estabelecendo uma afinidade conceitual e definindo com mais clareza os assuntos em pauta.

No entanto, não podemos deixar de lembrar que o foco do trabalho está na análise urbana desse espaço fronteiro e, como um está interferindo no outro, possuindo assim uma escassa bibliografia sobre o respectivo assunto. Além disso, para essa análise urbana é essencial à definição do método utilizado, o que será comentado a seguir.

2.1- FRONTEIRA- A EVOLUÇÃO DO CONCEITO

O termo “fronteira”, segundo Zientara⁶ tal como os substantivos correspondentes nas línguas espanhola (*frontera*), francesa (*frontière*) e inglesa (*frontier*), derivam do frons/ frontis, que indicava a parte do território situada *in fronte*, ou seja, nas margens de um território.

Na antiguidade, as lutas históricas dos grandes impérios da Europa geralmente eram resultantes de questões territoriais, pela determinação dos limites.

⁶ ZIENTARA, B. Op. Cit. P. 15. Pág. 306

Desde o Império Romano, onde as questões de domínio político e da economia passaram a ser discutidas ardorosamente, o conceito de território passou a ter grande valor. O Império romano desejava derrubar as fronteiras e “dominar o mundo”. À época imaginava-se que quanto maior fosse o território, tanto maior seria o poder.

Nesse tempo, tanto o Império Romano como também o Império Chinês tinham teoricamente, a possibilidade de continuar avançando suas fronteiras, sem encontrar adversários capazes de lhes fazer frente a seus poderes tanto militar como político. É importante salientar que a mais famosa fronteira imperial da antiguidade européia, o *limes* romano na Alemanha, exerceu uma grande influência política, lingüística, econômica e cultural na Europa, foi inicialmente uma estrada militar que unia os postos avançados do exército romano. Só no Império de Adriano, em 121-22 d.C, foi protegido por uma paliçada e mais tarde fortificado. Essa consolidação do limite significou a passagem da política ofensiva para defensiva e mostrou a necessidade de defesa contra povos que os Romanos julgavam “bárbaros”.

Posteriormente, com o fim do Império Romano do Ocidente, os diversos reinos resultantes de seu fracionamento, procuraram fortalecer seus poderes. Ao contrário do resto da Europa, quando a Península Ibérica dividiu-se em dois reinos, o Reino de Portugal e o Reino da Espanha, as questões de fronteira, em geral, eram tratadas por meio de acordos recíprocos devido ao fato de que as famílias reais eram próximas. Com isso, a fronteira entre os dois países foi uma das mais estáveis deste subcontinente, demonstrando um grande avanço para essa época: que os tratados recíprocos garantiam maior estabilidade que as muralhas de pedra.

Em 1493, o Papa Alexandre VI, dividiu as terras do Novo Mundo entre as duas primeiras potências coloniais, Espanha e Portugal, cuja partilha foi precisada nos tratados de Tordesilhas (1494) e Saragoça (1529). Desse modo, a questão das fronteiras entre os dois países foi transferida para a América. Como as questões territoriais e de fronteira no Novo Mundo tornaram-se motivos de algumas contradições e disputas entre as duas potências coloniais, havia uma tensão permanente entre Portugal e Espanha durante todo o período colonial e, ainda, mais tarde, depois de as colônias terem se tornado independentes. Além disso, a

definição das fronteiras na bacia do Rio da Prata foi a mais conturbada. Uruguiana e Paso de los Libres, cidades foco do estudo, situavam-se na região do encontro entre três fronteiras entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai⁷, tendo uma importância estratégica relevante.

Sendo assim, esta situação se tornou especialmente delicada devido ao fato de que o território ocupado pelo atual estado do Rio Grande do Sul, se constituía num avanço lusitano para dentro do domínio espanhol de acordo com os convênios bilaterais firmados anteriormente entre as duas nações. O marco mais importante desta expansão lusitana foi a fundação da Colônia do Santíssimo Sacramento no lado ocidental do Rio da Prata, bem diante de Buenos Aires, em 1680. Desta iniciativa portuguesa resultaram muitas batalhas e tratados que só terminaram ao fim do primeiro quartel do século XIX.

Como se percebe, ao longo da história, os espaços de fronteira eram um dos principais motivos para guerras entre as diferentes civilizações. No entanto, ao que se tem de registros, a discussão teórica e científica sobre as fronteiras iniciou apenas no final do séc. XIX, com o norte americano J. Frederick Turner, escrevendo sobre o tema em 1893.

Para ele, na circunstância que se encontravam os EUA naquela época, ainda em processo de conquista e colonização, a fronteira define-se como “o ponto de encontro entre a civilização e a barbárie”⁸. Nesse sentido, pode-se perceber uma rivalidade no tratamento “do outro”, uma definição da fronteira como barreira e ponto de defesa, local de contraponto onde a ênfase na diferença prevalece. Além disso, diz que “este eterno contato com a simplicidade da sociedade primitiva, forjaram as forças dominantes do caráter americano”⁹, concluindo então que a formação da identidade, das características peculiares desse homem americano surge justamente desse contato, implicando em grande importância para a história dos Estados Unidos da América.

⁷ Nos dias de hoje, a fronteira com o Uruguai é uma cidade emancipada desde 1995, a Barra do Quaraí. Uruguiana faz fronteira apenas com a Argentina.

⁸ TURNER, Frederick J. **O Significado da Fronteira na História Americana**. 1893. Tradução: ÀVILA, Arthur de L. Pág 02.

⁹ TURNER. Op. Cit. P. 23. Pág. 02

Essa visão pioneira parece-nos um tanto contraditória no conjunto do presente trabalho, quando a fronteira é tida por Turner como o limite entre o “bem e o mal”, a civilização e a barbárie. Mas, por outro lado, a afirmação é condizente às circunstâncias de uma época (séc. XIX), tendo como contexto grandes conquistas territoriais. Mesmo que talvez ultrapassada, ou simplesmente não concordante ao caso presente, colabora para o entendimento da percepção tradicional sobre esses espaços, bastante trabalhada até pouco tempo atrás.

Portanto, essa visão tradicional de fronteira se origina da disputa, da conquista e domínio territorial que aconteceram, em diferentes tempos, tanto na Europa, quanto nas Américas. Colaboram com esse conceito tradicional da fronteira, espaço militarizado, de combate, rivalidade e proteção, e que foi a mais trabalhada até aproximadamente a década de 1980, diversos autores referenciados. Entre eles, Moisés Vellinho, que trata da questão da povoação do Rio Grande do Sul, caracterizando a totalidade do estado como espaço fronteira. Além disso, o autor trata da constante rivalidade entre esses povos, salientando que “as prolongadas guerras externas que aqui se instalaram tornaram o homem do sul extremamente sensível aos apelos da nacionalidade”¹⁰.

Ainda assim, cabe aqui esclarecer que mesmo com essa forte afirmação da nacionalidade encontradas nesses espaços, reforçando diferenças entre os povos vizinhos, não se pode negar a existência de características em comum, ou similaridades, que resultam da situação de proximidade, engrandecendo e de certa forma unindo a cultura fronteira. Portanto, não se está defendendo aqui, a igualdade dessas culturas ou povos, pois assim a fronteira perderia a razão de ser. Porém, sem dúvida, existem muitas similaridades e interferências de uma cidade sobre a outra, e essas aparecem como embasamento para o presente trabalho.

Outro autor importante que trata a fronteira como área militarmente conflituosa e de proteção é Soares, que afirma:

Se a fronteira é condicionamento resultante de uma política, então se impõe ter em linha de conta, como imperativo vivencial, a existência de uma “política de fronteiras”. Esta política deve ser vigilante, previdente, construtiva, para que as fronteiras sejam estáveis e protegidas, bem como sensibilizadas demográfica e

¹⁰ VELLINHO, Moisés. **Fronteira**. Porto Alegre: Ed. Globo, 1973. Pág. 213

economicamente. Serão as fronteiras vivas, zonas de alta sensibilidade política. O contrário delas serão as fronteiras mortas, ermas, desprotegidas, esquecidas. As fronteiras vivas serão sempre afirmações de um espírito forte de nacionalidade. Fronteiras mortas darão imagem pouco favorável de um país que não cuida de suas lindes como deveria cuidar, porque fronteiras protegidas e povoadas enaltecem o espírito de providência e de organização de um povo.¹¹

O conceito de Fronteiras Vivas que se refere Soares, acima, enaltece a questão da necessidade da proteção desses espaços. Percebe-se assim a função militar como foco, o que nos dias de hoje está bastante mudado. Posteriormente, Padròs também traz um novo conceito de Fronteira Viva, mais atual, salientando as constantes relações de troca, mas que veremos logo a seguir.

Portanto, com os autores acima mencionados, já se pode perceber a visão tradicional de fronteira, onde é tida como barreira, como local de proteção, área militarizada, limite ou fim do país. A ênfase está nas contradições e diferenças entre os povos. Um limite entre contrários.

Contudo, pode-se dizer ainda, que dessa visão tradicional da fronteira como barreira ou limite, a qual parte-se do princípio que já foi superada pela historiografia, surge uma confusão entre os conceitos de: fronteira e limite. De acordo com Flores, “A fronteira, acima de tudo, não pode ser considerada como uma linha divisória, mas como um espaço. O espaço deve ser compreendido como produto da ação humana, um *locus* onde atividades produtivas e relações sociais ocorrem”¹².

Assim, considerando que a fronteira compreende o espaço, deve existir nele uma divisão, o limite, podendo ser avaliado como o “marco de fronteira”, ou a linha divisória. Esse sim tem como função a separação, dividindo nesse caso, unidades políticas diferentes, no caso das fronteiras internacionais. Machado colabora com uma definição que diferencia claramente os sentidos dessas palavras, segundo ela: “A fronteira está orientada “para fora” (forças centrífugas), enquanto os limites estão

¹¹ SOARES. Op. Cit. P.15. Pág. 18

¹² FLORES, Mariana Flores da Cunha. **Contrabando e contrabandistas na fronteira oeste do Rio Grande do Sul (1851-1864)**. Porto Alegre: PPG-História/ UFRGS, 2007. Pág. 03

orientados “para dentro” (forças centrípetas)”, sendo que esse conceito fica explícita a visão de fronteira permeável e o limite como elemento separador”.¹³

Porém, outra forma de ver os espaços de fronteira começou a aparecer entre os anos 1970 e 1980, como resultado dos diversos processos de mudanças econômicas e sociais ocorridos a nível mundial, sendo que essa visão se afirma teoricamente a partir dos anos 80.

Assim, considerando-se o Mercado Comum Europeu, o processo de globalização, e principalmente, na América latina, o surgimento do MERCOSUL, passou-se a pensar a fronteira de maneira diferente. Esses espaços passaram a ser considerados de integração, onde se promove a cooperação, não somente social, como sempre aconteceu mesmo sob a ameaça de possíveis conflitos, tornando esses povos culturalmente diferentes daqueles não-fronteiriços, mas também uma integração política e econômica. Mais do que isso, Mélo supera até mesmo o conceito integracionista quando sugere que as fronteiras estão sendo derrubadas, e indaga quais as fronteiras seriam possíveis e benéficas de serem extintas. Segundo ele:

As práticas hoje dominantes no mundo são aquelas que priorizam o capital em detrimento do homem. São ações e visões de mundo que defendem a idéia de que é necessária a destruição de barreiras (entenda-se fronteiras) que impedem o desenvolvimento do capital e dos mercados. Os defensores da globalização capitalista procuram-nos fazer crer que o alargamento do mundo (entenda-se alargamento do mundo do capital e das coisas) é uma espécie de destino do qual não escaparemos e que, para a “nossa salvação”, deveremos derrubar as fronteiras que impedem esse avanço.¹⁴

Essa possibilidade de “derrubada” das fronteiras, como sugere Melo, de acordo com o que pensamos, é uma visão bastante extremista. É um processo não impossível, mas que ainda levaria muitos anos para ser possível acontecer, onde os países parceiros, todos ainda subdesenvolvidos na América do Sul, deveriam estar em total equilíbrio econômico, social e político.

¹³ MACHADO, Lia Osório. Limites, Fronteiras, Redes. In: STROHAECKER, DAMIANI, SCHAFFER, BAUTH, DUTRA (org). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1998, p. 41-49. Pág.: 42

¹⁴ MÉLO, José Luiz Bica de. Reflexões conceituais sobre fronteira. In.: CASTELLO, Iara Regina (org.) et al.. **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Fundação de Economia e Estatística, 1997. Pág.: 69

Sendo assim, Padròs define claramente as modificações conceituais que estão ocorrendo, no que se refere ao fenômeno, fronteira. De acordo com ele:

... a noção de fronteira está condicionada por três perspectivas de análise: A primeira é uma percepção tradicional, de caráter contraditório, que é inerente a sua própria essência: sendo confins e limite do país, tanto separa os Estados quanto os põe em contato, assim como possui um caráter de proteção nacional. A segunda é a percepção geopolítica, que se aproxima em alguns aspectos a tradicional, acrescentando idéias básicas como o caráter estratégico e o ponto de projeção, que tanto pode ser receptora de influências como pode ser o pólo de irradiação projetando-se sobre os países vizinhos, podendo, portanto, ser uma demonstração de força ou de fragilidade de um Estado. A terceira, a percepção integracionista (a qual se enquadra no presente trabalho), segundo o autor se impõe, de forma geral, nos últimos anos, pois se apóia em dois importantes fatores: nas transformações político-econômicas que caracterizaram o quadro das relações internacionais do pós Segunda Guerra, e a vocação das cidades fronteiriças em desenvolverem informais processos de convivência, colaboração e solidariedade (portanto de integração cotidiana).¹⁵

Essa nova percepção do problema levou a que essa visão integracionista se tornasse a mais trabalhada atualmente, inclusive, é o conceito base da presente pesquisa, portanto, mais aprofundada e discutida no próximo item.

Contudo, além dessas diferentes formas de perceber e conceituar as fronteiras territoriais e políticas, assunto dessa pesquisa, atualmente a palavra fronteira não se refere apenas ao território físico, posto que engloba características bem mais amplas como a da cultura, das fronteiras culturais; ou a linguagem, de fronteiras lingüísticas; além das fronteiras religiosas, econômicas, sociais, entre outras. Ainda podem ser internas, entre cidades, ou consideradas externas, entre dois países, da mesma maneira como podem ser reais ou fazer parte de um imaginário urbano. Por todas essas razões, a palavra fronteira deve ser sempre qualificada, conceituada, pois passou a ser utilizada em diversos aspectos, para dividir grupos diferenciados, os quais, embora separados, se consideram elementos de um todo maior.

¹⁵ PADRÓS, Enrique Serra. Fronteiras e integração Fronteiriça: elementos para uma abordagem conceitual. *In.*: **Humanas**. Porto Alegre, v.17, n.1/2, p.63-85, jan./ dez., 1994. Pág.: 65

De acordo com as afirmações acima, conclui-se que a fronteira internacional é extremamente interessante pelo seu caráter de ambigüidade. Ao mesmo tempo em que é considerado um território de barreira e contradição, o limite, faz com que as populações vizinhas se relacionem, troquem informações e dados de diferentes espécies, gerando uma incontestável integração social. Assim, analisando as diferentes percepções de fronteira já trabalhadas, e percebendo como o conceito vem evoluindo ao longo do tempo, pode-se dizer que a forma de pensar sobre esses espaços está estritamente relacionada às circunstâncias de uma época.

2.2- FRONTEIRA- ABORDAGEM ESCOLHIDA PARA O ESTUDO

Nos dias atuais, com o processo de globalização em voga e principalmente com a criação do Mercosul, na década de 1980, a integração passou a ser uma das palavras “chave” ao se tratar de Fronteira. É a percepção integracionista que trata da perspectiva de união econômica e política desses espaços. A partir daí compreende-se a fronteira como o início e não o como fim, como possuidora de uma população com características semelhantes, que são essas características peculiares de fronteira, e não como simplesmente diferentes; como mediadora de infindáveis e recíprocas trocas, e não como limite entre “o bem e o mal”...

Ao serem mencionadas as semelhanças, não se quer dizer aqui, que a população fronteiriça perde sua identidade, pelo contrário, a identidade de cada nacionalidade, nesses locais, é constantemente lembrada e exaltada, as diferenças estão lado a lado e são contrastantes. Porém, é também característica das fronteiras a íntima relação entre os povos vizinhos, e como resultado incontestável, as características comuns ou de similaridade se refletem em muitos setores do cotidiano fronteiriço, formando assim um conjunto de peculiaridades típicos dessas regiões. Com isso:

... nesses espaços inexistem, com freqüência, fronteiras-barreiras, já que a ação e interação dos agentes fronteiriços estimulam dinâmicas específicas e informais. É indiscutível que os enlaces que ocorrem entre os pontos de contatos, entre os países do extremo sul da América latina, em especial os urbanos, propiciam interações.¹⁶

¹⁶ MÜLLER, Karla Maria. Cenários para pensar a comunicação fronteiriça: Uruguiana- Libres e Livramento- Rivera. Artigo apresentado no **XXIV Congresso Brasileiro de Comunicação**. Campo Grande/ MS, setembro, 2001. Pág.: 04

Assim, em total acordo com o que se pensa, afirma Padrós:

Considerando que a fronteira tanto pode ser analisada como dimensão que encerra dentro de seus limites um todo (o território administrado pelo Estado nacional), mas também como um ponto avançado de contato e interação nacional num espaço limitado, deve-se dizer que, neste segundo sentido, o cotidiano fronteiriço (principalmente entre realidades urbanas) antecipa-se, muitas vezes, a todo e qualquer programa de integração, configurando assim, uma dinâmica de trocas e relações sociais de graus e níveis variados.¹⁷

Essa, portanto, é a integração social que geralmente acontece entre as cidades vizinhas, desde a sua formação, e é o principal fato que dá origem a nossa hipótese, comentada logo a seguir. O foco deste estudo serão as cidades de Uruguaiana, no Brasil, e Paso de los Libres, na Argentina, respectivamente às margens esquerda e direita do rio Uruguai, fundadas praticamente ao mesmo tempo, considerando principalmente seu espaço urbano, através do qual pretendemos encontrar influências recíprocas.

Além disso, a partir de uma abordagem de fronteira política e levando em consideração essa tendência à interação social desde a formação das conurbações, bem como o atual processo de integração política e econômica que vem evoluindo progressivamente, percebe-se que, segundo Martins, “essa integração, é algo mais profundo que um processo econômico, tornando importante que se conheçam as particularidades de cada uma das formações urbanísticas e culturais dessas regiões, para que se alcance a pretendida integração em seus completos objetivos.”¹⁸

Cabe aqui, também, justificar essa relação constante entre os povos fronteiriços, pois além da proximidade estão distantes dos seus respectivos centros de poder. Assim:

... as fronteiras, isoladas dos dois lados pelos seus respectivos governos nacionais, desenvolveram “estratégias de sobrevivência”, criando complementaridades, independentemente das macro decisões nacionais, pela via dos fluxos de pessoas, bens e serviços,

¹⁷ PADRÓS. Op. Cit. P. 27. Pág.: 68

¹⁸ MARTINS, Roberto Duarte. A construção no espaço sul do Brasil de fronteira ao Mercosul: O caso de Jaguarão. In. **Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales**. Universidad de Barcelona [ISSN 1138-9788] Nº 69 (54), 01 de agosto de 2000.

de modo a aproveitar vantagens econômicas comparativas, em geral geradas pela diferença de câmbio.¹⁹

Essas complementaridades e “estratégias de sobrevivência” podem ser encontradas em diversos fatores. Farret²⁰ defende até mesmo um plano diretor conjunto para as cidades vizinhas, onde as funções e setorizações não se repetem e sim se complementam. Ainda, segundo este autor:

... a questão urbana nas áreas fronteiriças, sejam elas internacionais ou nacionais, coloca especificidades ainda não adequadamente tratadas pelo planejamento urbano convencional. Paradoxalmente, no plano das relações sociais, marcadas pela informalidade, as populações fronteiriças encontram soluções criativas para fazer frente às realidades locais, enquanto no plano formal, do planejamento, as barreiras ainda são enormes, impedindo a formalização de processos interativos.²¹

Porém, é importante observar que cada espaço fronteira possui características e contextos históricos próprios. Há nesses espaços uma dinâmica individual, devendo ser observada sempre caso a caso.

Contudo, ainda é importante assinalar um aspecto que já foi levantado por Schäffer, referindo-se a essa transição na maneira de tratar e perceber os espaços fronteiriços. Portanto:

Na perspectiva da integração regional, as áreas de fronteira emergem como espaços que devem receber uma análise diferenciada. Os conceitos tradicionais de fronteira, enquanto recortes da nacionalidade que se tornam visíveis pela presença de símbolos nacionais e, sobretudo, pelos equipamentos militares aí instalados, perdem vigor em face do objetivo de “crescer juntos”, e juntos buscar a solução para problemas comuns. A visão presente de fronteira, nesta proposta, não se coaduna com a perspectiva da dominação e com a militarização desses espaços. A proposta atual apresenta, para as áreas fronteiriças, uma mudança de funcionalidade; do papel de símbolo de separação e de limite, de terras onde estava o “fim do país”, para o de aproximação e permeabilidade. Na fronteira começa o país.²²

Sendo assim, as cidades de Uruguiana e Paso de los Libres, que tiveram sua formação visando proteger seus territórios num sentido de limite, devem, na atualidade, assumir esse caráter de aproximação, de permeabilidade, e de “portal

¹⁹ FARRET. Op. Cit. P. 14. Pág. 108

²⁰ FARRET. Op. Cit. P. 14. Pág. 111

²¹ FARRET. Op. Cit. P. 14. Pág.: 112

²² SCHÄFFER. Op. Cit. P. 13. Pág.:11

de entrada” de seus respectivos países. Essas cidades podem ser caracterizadas ainda como Fronteira Vivas, que segundo Padròs “... também chamadas de “tensão” ou de “acumulação”. Trata-se de fronteiras resultantes da ocupação do espaço e de confrontos políticos e bélicos onde a hegemonia de um ou outro Estado acaba se impondo. Há intercâmbio, contatos e interação.”²³ Neste caso, o que faz com que um ou outro Estado se imponha, geralmente, é a diferença cambial entre os dois países, que ora favorece um dos países, ora outro. Portanto, na concepção de Padròs quanto ao conceito de Fronteiras Vivas, o que se salienta é a necessidade do intercâmbio e interação, diferente de Soares, citado anteriormente na pág. 25, que nos anos 70 já fala nas Fronteiras Vivas, porém enfatiza a necessidade da ocupação e a militarização do território para a proteção do mesmo.

Outro conceito de fronteira que se enquadra nesse estudo é o de Sarquis, quando diz que se constituem em “amplas franjas territoriais de um lado e de outro das linhas de demarcação geográfico-políticas, no qual convivem populações com particularidades próprias que as diferenciam de outras partes dos territórios nacionais”.²⁴ Aqui, volta-se a abordar a questão da identidade nacional, o que de maneira alguma, no caso dessas duas cidades, é ameaçada. Pelo contrário, é constantemente exaltada. Ocorre que existem características comuns devido ao fator de vizinhança e constante contato humano, formando assim as peculiaridades típicas desses espaços.

Sendo assim, a problemática a ser investigada, obrigatoriamente, passa pelo estudo das relações de fronteira entre o Brasil e a Argentina. Essa região traz consigo, além dos problemas inerentes a uma divisa política, muitas outras características particulares, muitas “fronteiras e não fronteiras”.

Portanto, ainda reforçando algumas afirmações sobre Uruguaiana e Paso de los Libres, e exemplificando algumas das características de fronteira que podem ser consideradas como as “não fronteiras”, segundo Müller:

²³ PADRÒS. Op. Cit. P. 27. Pág.: 71

²⁴ SARQUIS, Patrícia. La educación em zonas de frontera: síntese de investigaciones realizadas em Argentina. In: TRINDADE, Adelmã Menine; BEHARES, Luis Ernesto (orgs.). **Fronteiras, educação, integração**. Santa Maria: Pallotti, 1996. p. 60

... essas comunidades possuem vínculos culturais, favorecidos pela região banhada pelo Rio da Prata. O hábito do chimarrão e do churrasco, fortemente cultivado pela população fronteiriça, está entre os aspectos culturais que se transformam em amarras de união e de interseção, reforçadas pelas músicas e danças gauchescas e pelos laços de família, que, nas idas e vindas dos habitantes dessas cidades, que com o passar dos tempos, criaram-se e intensificaram-se naqueles espaços. Movimentos de guerras e disputas por terras também tiveram papel preponderante no que se refere a interação, pois na medida em que as diferenças eram exaltadas, os grupos que circulavam pelo território fronteiriço forçosamente se relacionavam e interagiam deixando suas marcas no “outro”.²⁵

2.3- HIPÓTESE

Acredita-se que:

Pensar na fronteira exige um exercício interpretativo complexo que seja capaz de compreender a dinamicidade e a rapidez com que se processam as relações estabelecidas entre os povos que habitam ambos os lados da linha de divisa onde os movimentos de aproximação e distanciamento se sucedem e se processam concomitantemente, por paradoxal que isso possa parecer.²⁶

Ainda nessa mesma linha de pensamento, Golin²⁷ cita Gonzáles Posse afirmando que a área de fronteira é na realidade, uma área de interface, dado que em geral as influências recíprocas determinam especificidades de comportamento dessa área em relação ao resto dos respectivos países. Com isso, se essas cidades estão tão próximas, e se a população convive e se relaciona, fazendo com que aconteça uma constante troca ou miscigenação cultural, ou até mesmo genética e biológica, surge o ponto “chave” da pesquisa: verificar como se dá o comportamento urbano das cidades de Uruguiana e Paso de los Libres pelo fato de serem cidades fronteiriças, e como uma cidade influenciou e ainda vem influenciando à outra, considerando principalmente os aspectos do espaço urbano local.

Ambas as cidades formaram-se praticamente juntas, em meados do séc XIX, com o objetivo comum de proteção de seus respectivos territórios. Além disso, é sabido que a população uruguaianense possuía mais contato com a Capital Argentina do que com a capital brasileira e até mesmo com Porto Alegre. Segundo

²⁵ MÜLLER. Op. Cit. P. 28. Pág.:02

²⁶ MÜLLER. Op. Cit. P. 28. Pág.:11

²⁷ GOLIN, Tau. **A Fronteira. Governos e movimentos espontâneos na fixação dos limites do Brasil com o Uruguai e a Argentina.** Porto Alegre: Ed. L&PM , 2002. Pág.: 24

Ramos, citando Avê-Lallemant que, ao fazer uma viagem pelo interior do Rio Grande do Sul, em 1858, fez a seguinte observação: "... em Uruguaiana quase não se reconhece uma cidade brasileira, mas uma hispano - francesa que parece apoiar-se em suas relações de vida e de comércio, mais em Buenos Aires e Montevideú do que em Porto Alegre ou Rio Grande".²⁸ Assim, a data de formação coincidente, a linha férrea que desde 1894 ligava Paso de los Libres a outras cidades Argentinas e Paraguias, e os testemunhos de contato constante entre as duas conurbações, demonstram influências mútuas desde o início dos povoamentos.

Em um segundo momento, um século após a formação das respectivas cidades, o representativo fluxo comercial e de pessoas entre essas duas cidades, resultou na construção de uma ponte. Uma parceria entre os dois países que, acabou se tornando o símbolo da Integração, da cooperação, e do êxito da política da "boa vizinhança", além de propiciar um grande desenvolvimento econômico e populacional, em ambas as cidades. De acordo com Dávila²⁹, além de a ponte facilitar o comércio e o transporte de passageiros, ela, teoricamente, auxiliaria na fiscalização e no controle do comércio, numa tentativa de deter o contrabando. A construção de uma ponte, segundo constatavam, poderia constituir-se numa medida mais eficaz para disciplinar o comércio entre as duas nações. Além disso, segundo Rubio:

*Durante 50 años de las generaciones post-puente, miramos el devenir de la ciudad como algo natural, pero la implementación efectiva del Mercosul, con sus efectos positivos o no, pero en todos los ordenes, replantea un sinnúmero de cuestiones que siempre estuvieron presentes, pero que em momento actual toman mayor vigencia.*³⁰

Tais questões são as de integração entre os povos, uma integração social, que nestes locais sempre estiveram presentes e que atualmente estão "em voga" através criação do MERCOSUL. O fato faz com que esses locais de fronteira adquiram importância nacional cada vez maior, e que o caráter integracionista

²⁸ RAMOS, Eloísa Helena C. da Luz. Cidades e sociabilidades (1822- 1899). In: GOLIN, Tau; BOEIRA, Nelson (orgs.). História do Rio Grande do Sul. **Império, vol. II**. Passo Fundo: Méritos, 2006. p:440.

²⁹ DÁVILA, Maria de Lourde Brondani. **A Ponte Internacional Brasil-Argentina: Limites e possibilidades da política de boa vizinhança**. Dissertação PUCRS, 1994. Pág.: 142

³⁰ RUBIO, Gladis Mango de. **Paso de los Libres: Historia, Espacio y Memoria**. Paso de los Libres: Biblioteca Sarmiento, 1999.

avance para a política e para a economia de cooperação entre os dois países. Como diz Müller:

... a integração passa a ser resultado de uma negociação equilibrada e depende da existência de uma vontade política de todos os envolvidos. E, nesse aspecto, a vida na fronteira torna-se uma peça chave que pode auxiliar na composição de uma mudança que leve à efetivação da existência de um elemento novo, integrado de fato e de direito.³¹

Deste modo, colocadas essas constatações, que demonstram o forte vínculo entre as duas conurbações, considera-se a seguinte hipótese:

- Parte-se do princípio de que existem influências recíprocas, tanto de uma cidade sobre a outra, quanto pelo próprio fato de serem cidades fronteira, no que se refere ao espaço urbano dessas conurbações desde o momento da formação, em 1843, até os dias atuais.

2.4 - O MÉTODO APLICADO

Essas “Fronteiras Vivas”, como conceitua Padrós³², ou “cidades gêmeas”, denominadas atualmente pelo Ministério da Integração, enfim, essa fronteira territorial e política entre duas Nações, que também pode ser considerada ainda uma fronteira econômica e cultural, apresentam em sua história similaridades e características peculiares que salientam a importância de um estudo mais aprofundado sobre esses espaços.

Considerando que o foco da pesquisa é verificar quais as influências urbanas que uma cidade exerce sobre a outra, tem-se como método pesquisar a evolução urbana de cada uma dessas cidades, e posteriormente, analisar os fatos através da história urbana comparada, para assim chegarmos às respostas e confirmações da hipótese proposta.

Sobre como pensar no fenômeno fronteira, Müller cita Stuart Hall que conclui:

... é necessária uma reflexão ampla que atenda vários fatores colocados de modo imbricado e que fazem parte das dinâmicas sociais de diferentes contextos. Ao definirmos um espaço específico para analisar tal fenômeno, é fundamental acionar inúmeros

³¹ MULLER. Op. Cit. P. 28. Pág.:18. Pág.: 05

³² PADRÓS. Op. Cit. P. 27. Pág.: 71

dispositivos que dêem conta da questão tratando-a como um processo. Trabalhar nessa perspectiva requer uma ligação e entrelaçamento entre os diversos campos que constituem o tecido social e o tecido urbano, levando em conta as diferenças, considerando que estas são essenciais para o significado de tal fenômeno e que este é crucial à cultura.³³

Sendo assim, se propõe um espaço específico para analisar o fenômeno fronteira, as cidades de Uruguiana e Paso de los Libres, fundadas praticamente juntas, em meados do séc. XIX, e que no decorrer de sua história, considerando o fator de vizinhança, possuem elementos que se “inter relacionam”, em diversas épocas e aspectos.

Para a análise da evolução urbana de cada uma das cidades, é proposta uma subdivisão em três importantes períodos de desenvolvimento para ambas e, nesses períodos, uma análise dos diversos aspectos do tecido social e do tecido urbano. Quanto a esse método, assim propõe e justifica Célia Ferraz de Souza: “Como se deseja ressaltar um processo, e para este normalmente concorrem vários fatores, os períodos destacam essa multicausalidade”.³⁴ Ainda conforme propõe a autora acima citada, em cada período serão analisados os mesmos elementos, sendo eles: populacional e sociocultural, econômico, político e locacional, onde nesse último, serão discutidas as questões de ambos os espaços urbanos, quanto ao traçado e crescimento, arquitetura e leis urbanas vigentes. Com isso, será possível apresentar um exame detalhado das cidades, utilizando as mesmas unidades de análise para os diferentes períodos. Pode-se aqui citar Huyssen quando diz que:

“Tempo e espaço, como categorias fundamentalmente contingentes de percepção historicamente enraizadas, estão sempre intimamente ligadas entre si de maneiras complexas, e a intensidade dos discursos de memória, que caracteriza grande parte da cultura contemporânea em diversas partes do mundo de hoje prova o argumento”.³⁵

Essa memória local, já está introduzida e “enraizada” nessas cidades. Com isso, no estudo sobre tal região fronteira, é importante que se analise tempo e

³³ MULLER. Op. Cit. P. 28. Pág.:18. Pág.; 04

³⁴ SOUZA, Célia Ferraz de, MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua Evolução Urbana**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1997. Pág.: 19

³⁵ HUYSEN, Andréas. **Seduzidos pela Memória**. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 2000. Pág.;11.

espaço, sendo que, para esta proposta de trabalho, o segundo, esse espaço de fronteira, é prioritário, enquanto o primeiro servirá de balizador dos três períodos de sua evolução. Seja através do processo de formação, ou do incremento populacional cuja consequência direta foi o crescimento da malha urbana, ou através da economia cambial e da política integracionista atual, o fato é que cada um desses períodos marca a evolução das cidades, fazendo com que em cada um deles, ambas as cidades tenham uma característica ou função específica dentro de seus estados nacionais. Portanto, esses períodos foram assim estabelecidos:

- 1º período- 1840- 1910 - Período de formação dessas cidades fronteira, tendo como uma das principais funções a proteção e demarcação dos respectivos territórios. Nesse período, já se configuravam também como entreposto comercial, pois já haviam se instalado ali as aduanas, e o comércio, lícito ou ilícito, era uma das principais fontes de renda do homem fronteiriço.
- 2º período- 1910- 1960 - Período em que as cidades conquistam alguns melhoramentos urbanos e principalmente a Construção da ponte Internacional em 1945, simbolizando um elo entre os dois países e um considerável crescimento econômico para ambas as cidades.
- 3º período- 1960-2007 - Período em que se começa a discutir processos de integração política e econômica entre os países Latinos Americanos. O fenômeno da globalização modifica consideravelmente as estruturas sociais e o MERCOSUL é constituído, criando novas e reais perspectivas de crescimento e integração. Segundo o que diz Castello:

Ainda que o Mercosul estabeleça um novo patamar nas relações, com reflexos diversos nos quatro (atualmente cinco) países signatários, é nas áreas de fronteira que as alterações tendem a se tornar mais visíveis. Nesse sentido, toda a contribuição para o conhecimento, e auto-conhecimento, da zona de fronteira meridional do Brasil, palco e paciente das transformações que irão operar na configuração sócio-espacial, por força das medidas econômicas, políticas e comerciais que fazem parte do processo de integração, reveste-se de particular importância.³⁶

³⁶ CASTELLO, Iara Regina. Áreas de fronteira: Território de integração, espaços culturalmente identificados? In: CASTELLO, Iara Regina (org.) et al. **Práticas de Integração nas fronteiras. Temas para o Mercosul**. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1995. Pág. 20

Assim, logo após a análise urbana nos três períodos especificados de ambas as cidades, pretende-se estabelecer um paralelo entre as duas, encontrando é claro inúmeras diferenças, mas buscando salientar as semelhanças, as influências que uma estabelece sobre a outra, e os acontecimentos e modificações devido a essa localização fronteiriça, no que se refere principalmente ao espaço urbano.

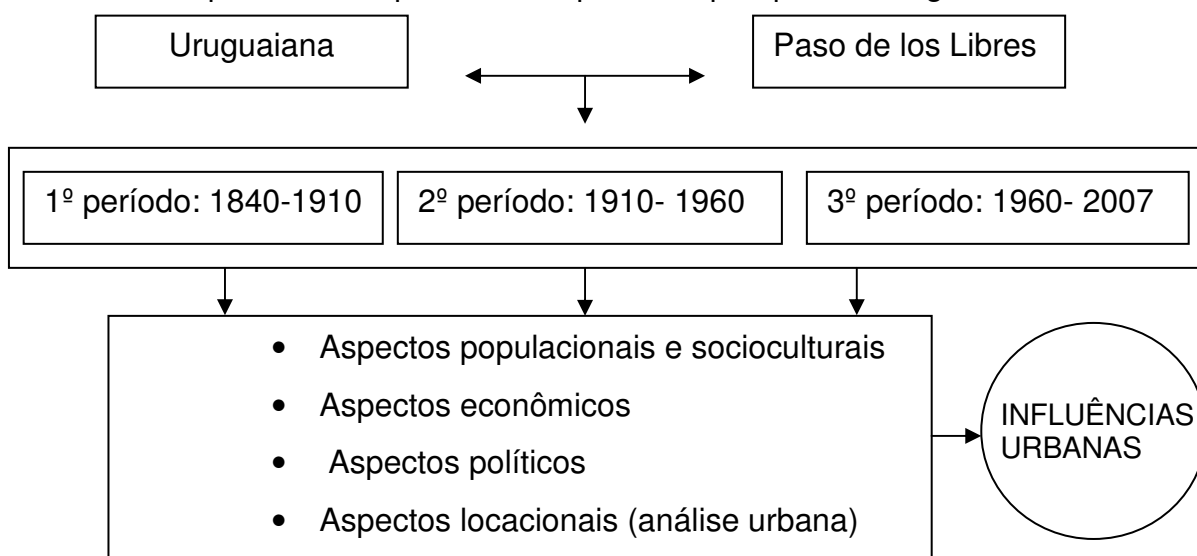
Os dados, (fotos, documentos, jornais, livros...) para a pesquisa serão coletados nos museus de cada cidade, bibliotecas nas universidades de Corrientes e Uruguiana, IBGE, nas respectivas prefeituras, documentos arquivados dos quartéis e coletados em campo.

Contudo, sabe-se que:

Olhar a fronteira numa perspectiva interdisciplinar, torna-se condição necessária para depreender as questões que envolvem as práticas sociais em curso, sobretudo nas áreas urbanas em especial nas conurbações. Nelas os fluxos culturais, comerciais, entre outros, complementam a vida das pessoas sobrepondo os limites da legalidade e dos marcos (e marcas) históricos.³⁷

O processo de investigação que se pretende empregar na futura pesquisa será configurado nos gêneros descritivo/ narrativo e analítico/ comparativo, com enfoque histórico e etnográfico.

Assim, podemos esquematizar a presente pesquisa da seguinte forma:



³⁷ MÜLLER. Op. Cit. P. 28. Pág.:18. Pág.,: 01

3- 1ª PERÍODO – 1843 a 1910 - FORMAÇÃO E INÍCIO DO DESENVOLVIMENTO

Inicialmente abordar-se-á o período de formação de Uruguaiana e Paso de los Libres. Esse primeiro momento de análise vai do ano de fundação de ambos os povoados, em 1843, até o século seguinte, no ano de 1910, no sentido de verificar como se dava a relação entre ambos, e como tais relações influenciaram no espaço urbano local. Nesse período esses núcleos urbanos passaram por muitas transformações, muitas ocasionadas pelo aspecto fronteiriço, outras não, mas já traçando características que até hoje são percebidas nestas cidades.

Nos anos iniciais, na década de 1840, as duas regiões estavam passando por situações semelhantes, gerando afinidades entre os povos vizinhos, assim como afirma o autor abaixo:

Así, esta etapa del siglo XIX es también muy rica en la construcción de lazos políticos que trascendían fronteras que aún no terminaban de imponerse en la realidad regional. Las rebeliones de Corrientes contra Rosas y las de los Farrapos contra el Imperio incrementaron la importancia política de la frontera del río Uruguay, básicamente como lugar de fuga y exilio, aunque también como lugar de contacto. Los caudillos de la región establecieron entre sí alianzas que implicaron el aporte de “hombres, caballos, alimentos, dinero, armas, salvoconductos, reforzando de esta manera el complejo entramado de relaciones sociales, políticas y económicas, construyendo desde los márgenes de la soberanía territorial. Esos aportes e intercambios entre sectores políticos ubicados a ambos lados de la frontera se apoyaban en los sistemas de contrabando.”¹

Assim, Uruguaiana e Paso de los Libres nasceram praticamente juntas. Podemos dizer que suas origens e desenvolvimento iniciais têm as mesmas causas, mesmo que em países de programáticas diferentes. As relações estabelecidas entre essas duas cidades são constantes, e como diz Pellegrini, “... *el conjunto de estas*

¹ GRIMSON. Alejandro. **La nación en sus límites. Contrabandistas y exilados en la frontera Argentina- Brasil**. Barcelona: Ed. Gedisa, 2003. Pág.: 61

relaciones pueden considerarse importantes, de carácter permanente y con posible acentuación en el futuro”².

3.1- ANTECEDENTES À FORMAÇÃO DAS DUAS CIDADES

Inicialmente, é importante que tratar sobre o processo de ocupação de ambos os territórios onde se situam hoje Uruguiana e Paso de los Libres, respectivamente no Estado do Rio Grande do Sul e na “*Provincia de Corrientes*”, para que se possa entender mais sobre a relação entre essas duas cidades fronteira. Esse processo se deu praticamente nos mesmos períodos, por razões e com atividades muito semelhantes, apresentando grande repercussão nesses locais até os dias atuais, no que diz respeito principalmente à economia e a tradição pecuária, além de outros aspectos importantes dessas cidades.

Assim, muito antes a fundação dos dois núcleos fronteiriços, essa região era ocupada pela estância missioneira de Yapeyú, que abrangia os municípios de Itaqui, São Borja, Uruguiana e algumas cidades fronteira da Argentina e do Uruguai. Essa fazia parte do “complexo” das Missões Jesuíticas. No local havia uma construção, provavelmente um rancho “posteiro” e mangueiras para o gado. O que ainda restava desses sinais foi destruído pelos proprietários há pouco tempo, pelo medo da desapropriação das terras. Esses vestígios de construções que foram destruídos eram as marcas da mais antiga ocupação européia nessa região.³ Portanto:

Yapeyú, la más meridional de las reducciones jesuíticas, fundada en 1626 y donde luego nacería el general San Martín, se encuentra a solo 60 km al norte de Paso de los Libres. Desde Yapeyú se fundaron diversas estancias y en 1742, hacia el final de la presencia jesuítica, se habría inaugurado un oratorio en el lugar donde más tarde se fundaría Paso de los Libres. Como el río Uruguay no era una frontera para los jesuitas, sino una de las principales vías de transporte entre las poblaciones, también la zona de la actual Uruguayana habría sido incorporada a la Estancia de Yapeyú. Es probable que la región de Libres y Uruguayana se constituyera en la última zona periférica que las misiones alcanzaron, aunque sin consolidar su dominio⁴.

² PELEGRINI, Enrique. **Paso de los Libres, crônicas y ensayos**. Buenos Aires: Ed. López Libreros, 1974. Pág.: 32

³ BARROS COELHO, Francisco. (org.). **Diagnóstico sócio econômico de Uruguiana**. Uruguiana: PUCRS, 2004.

⁴ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 51

Percebe-se então que desde os tempos coloniais, essas terras já eram habitadas, sendo que seus ocupantes eram populações indígenas, pertencentes às Missões Jesuíticas, e esse local, região de uma das estâncias dos Jesuítas. Desde aí já era estabelecido um vínculo entre as populações das duas margens do rio Uruguai, sendo nessa época, um só território. Posteriormente, com a Guerra Guaranítica e a política de extermínio dos indígenas objetivando o domínio territorial português, os índios não mais habitaram essa região.

Além disso, na Argentina, a ocupação, da “*Provincia de Corrientes*” se inicia desde o começo da colonização Espanhola. O primeiro centro urbano da Provincia foi a cidade de Corrientes, hoje sua capital, fundada em 1588. Já no século XVIII as fundações de Vilas na “*Provincia de Corrientes*” foram aumentando, até as primeiras décadas do século XIX, no sentido de consolidar suas fronteiras, sendo que uma dessas foi Paso de los Libres, frente a Uruguaiana, em 1843.

*... este movimiento de nuevas fundaciones, anexiones y ocupación de tierras, por el cual queda territorialmente integrada la provincia, fue acompañado por la Ley de Enfiteusis, dictada por el gobernador Ferré en 1830. Este instrumento, calcado de la legislación agraria de Rivadavia, aseguraba el derecho de usufructo y efectivizaba la ocupación...*⁵

Ainda, no lado brasileiro, a ocupação “oficial” dos portugueses no estado do Rio Grande do Sul se deu, apenas, a partir de meados do século XVIII. A partir de 1732 as terras foram divididas em sesmarias. A área hoje ocupada por Porto Alegre, foi doada na forma de sesmaria a Jerônimo Dornelles, em 1740. A atual capital do Estado tornou-se freguesia em 1772.

Quanto à zona onde se localiza a cidade de Uruguaiana:

... desde 1801 havia uma paz relativa nessa região chamada, então, “terra de ninguém” pelo fato de ser quase desabitada, não fosse habitada por pequenos postos militares de controle e cobrança de direitos alfandegários, por fazendas e pequenos povoados, onde já se evidenciava um processo de trocas por intermédio de tropeiros portugueses (paulistas e riograndenses) com regiões uruguaias⁶.

⁵ OTAZÚ, Maria Inês, FERNANDEZ, Cristian. ***Propuesta de Reordenamiento Urbano de Paso de los Libres***. Acuerdo UNNE - Municipalidad de Paso de los Libres. Corrientes. 2003. Pág. 21

⁶ BARROS COELHO Op. cit. P. 39. Pág.: 104

A primeira sesmaria que se têm notícias data de 1814. Assim essas terras foram sendo povoadas, até a fundação da Vila de Uruguaiana, no ano de 1843, bem como a cidade vizinha, na Argentina. Essa “paridade temporal” quanto à ocupação dessa região em ambos os países vizinhos demonstra claramente a intenção de demarcar, proteger e vigiar o seu território, culminando na formação dos dois povoados e na fundação das duas cidades fronteira aqui em questão.

Além disso, as sesmarias como modelo de ocupação, no lado brasileiro, e as enfiteuses, no lado Argentino, bem como as grandes estâncias dos jesuítas existentes anteriormente, caracterizam essas regiões como locais de grandes propriedades rurais até os dias de hoje, e desde aí fortalecem a vocação rural desses espaços.

3.2- URUGUAIANA - 1843 a 1910

3.2.1- Aspectos populacionais e socioculturais

Por volta de 1858, segundo afirmações de Avé-Lallemant, viajante que então passou por Uruguaiana, sabe-se que esta Vila contava com uma população de pelo menos 2000 habitantes, “onde se manifesta em todos os recantos, a mais viva atividade comercial”⁷, muito provavelmente devido à localização de fronteira. Ainda devido à significativa presença de imigrantes europeus, entre eles muitos franceses, espanhóis e italianos, participando dessas atividades comerciais, o viajante citado concluiu que “... em Uruguaiana quase não se reconhece uma cidade brasileira, mas uma hispano-francesa que parece apoiar-se em suas relações de vida e de comércio, mais em Buenos Aires e Montevideu do que em Porto Alegre ou Rio Grande”⁸. Na realidade, isso era de se esperar pela facilidade de acesso a essas capitais platinas. Além disso, acredita-se que muitos dos imigrantes que vieram para essa região estavam fugindo da revolução contra Rosas na Argentina, pois na fronteira existe essa facilidade de locomoção ou “fuga”, de um país para o outro. A estrada de ferro até Porto Alegre ainda não existia. O contato de Uruguaiana com as principais cidades do estado era mais difícil, fazendo com que a relação com Paso de los Libres se desse naturalmente.

⁷ AVE-LALLEMANT, Robert. **Viagem pela província do Rio Grande do Sul: 1858**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980. Pág.: 298.

⁸ AVÉ-LALLEMANT. Op. Cit. P. 41. Pág.: 298

Outro autor que fala sobre essas cidades fronteira, Grimson, comenta os textos de Avé-Lallemant, dizendo que:

En la recién creada Uruguayana había campamentos donde vivían más españoles, argentinos y uruguayos que riograndenses. El intenso tráfico comercial y político de la época explica que el viajero francés Avé-Lallemant quedara impresionado por la gran influencia “española” de esta villa, en su vida, su lengua, costumbres y relaciones comerciales con Montevideo y Buenos Aires. La nacionalidad no podía tener definición ni relevancia alguna para los pobladores de esta zona, confusa en soberanía y sin diferencias culturales vinculables al territorio.⁹

Com isso, tem-se a observar que essa questão da nacionalidade é ainda discutível, pois essas fronteiras e seus limites já estavam estabelecidos desde a fundação das cidades. Além disso, a posse dessas terras entre Brasil e Argentina foram definidas claramente desde 1801, no Tratado de Badajós. Com essas questões políticas definidas, sua população sempre teve consciência de que do outro lado, era diferente, vivia outra nação. O que faltava aí era a força do estado nacional. Essa ausência propiciava uma integração maior e até mesmo necessária aos dois pequenos povoados que viviam principalmente do comércio legal e ilegal entre as duas cidades.

Para os uruguaienses, os uruguaios e correntinos eram “castelhanos”, assim como para os castelhanos, os uruguaienses eram os “riograndenses”, e não brasileiros. Assim a fronteira era percebida, e podemos dizer que o Estado brasileiro somente passou a ter força aí a partir da Guerra do Paraguai, com a presença das tropas Imperiais. *“Esos hombres y mujeres, para quienes “brasileño” era un término vago, ahora debían gritar al unísono: “Viva a Nação Brasileira! Viva Sua Majestade o Imperador!”¹⁰*

Assim, na Guerra do Paraguai a Vila contava com aproximadamente 2.500 habitantes, sendo que sua maioria fora retirada do local por força da invasão paraguaia. Após a invasão e expulsão dos paraguaios, a população retornou encontrando a maioria das casas e pertences destruídos. Após a Guerra, aos poucos a cidade se recompôs e se desenvolveu, e no ano de 1900 já contava com

⁹ GRIMSON. Op. Cit. P. 38. Pág. 67

¹⁰ GRIMSON. Op. Cit. P. 38. Pág. 75

uma população total de 23.194 habitantes, sendo que na área urbana havia 7.560 habitantes.

Provavelmente, em 1858 e na Guerra do Paraguai, quando se fala, respectivamente em 2000 e 2500 almas, se estava enumerando a população que vivia no “perímetro urbano” e não se contava a população rural. Assim, em 1900, para analisarmos o crescimento da área urbana, levou-se em consideração os 7.560 habitantes acima mencionados, concluindo assim que nesse período essa população apresentava um crescimento considerável.

Ainda, quanto aos aspectos culturais e o sentimento de pertencimento que comentamos anteriormente, percebe-se o quanto é complicado e muitas vezes até contraditório falar desses temas nessa região fronteiriça, onde a dinâmica e a constante troca nos diversos fatores eram as características principais dessa população.

3.2.2- Aspectos econômicos

Nesses primeiros anos a Vila vivia principalmente do comércio com o país vizinho, sendo esse na maioria das vezes por via de contrabando. Além disso, os proprietários rurais também alavancavam a economia da região por meio da pecuária. De acordo com Ramos:

Do ponto de vista de sua produção econômica, o município de Uruguaiana teve na pecuária e seus derivados, como o charque, sua principal atividade durante o século XIX... A cidade produzia ainda vinhos, queijos, massas, móveis, carros para transporte, etc. Essa diversificação na produção se, por um lado, colocava Uruguaiana como uma das principais cidades da Fronteira Oeste, por outro, mostrava a existência de uma elite economicamente importante, oriunda da pecuária, do charque e/ou das atividades comerciais urbanas. Era essa elite, em geral, que buscava espaços de sociabilidade onde pudesse atuar além da política. A vida social tornava-se movimentada, quer nas festas religiosas, quer na sociedade bailante, na sociedade teatral ou na Loja Maçônica, locais tradicionalmente ocupados por esses grupos¹¹.

¹¹ RAMOS, Eloísa Helena C. da Luz. Cidades e sociabilidades (1822- 1899). In: Piccolo, Helga Iracema Landgraf. **Império, vol. II**. Passo Fundo, RS: Méritos, 2006. Pág.: 442

Pode-se dizer também que a própria criação desse núcleo se apoiou na necessidade do estabelecimento de um posto fiscal de controle do contrabando na fronteira do estado.

Grandes foram os trabalhos e sacrifícios arrostados pelos moradores da nova povoação e posteriormente Villa de Uruguaiana, dadas as dificuldades de contacto com os centros fornecedores de gêneros da Província (RS), contudo, aos poucos foram os comerciantes percebendo que Montevideu e Buenos Aires estavam mais ao alcance de suas ordens e o contrabando que já se fazia em pequena escala passou a ser realizado de tal maneira que em poucos anos de vida, Uruguaiana podia se dizer que vivia quase que exclusivamente em função daquelas duas grandes capitais platinas

¹².

Entre os anos de 1890 a 1900 o porto de Uruguaiana estava “em alta”. Muitas mercadorias passavam pela Vila, vindas da Europa, Montevideu e Buenos Aires, como observou-se nas afirmações a seguir:

Uruguaiana, lá pelos anos de 1890-1900 possuía um comércio importante através de Buenos Aires e Montevideu com a Europa (esses produtos viajavam até Caseros em estrada de ferro e depois subiam o Uruguai em barcos de propriedade da própria empresa). Seus agentes comerciais viajavam por todo o nosso Estado e iam até Santa Catarina, fazendo grande concorrência a Praça de Porto Alegre. Era uma época em que o porto de Rio Grande era de difícil acesso, e se chegava assim ao resultado interessante de que os produtos vindos dos portos platinos atingiam Uruguaiana por menor preço do que os que vinham pelo Rio Grande (alguns produtos nacionais viajavam, mesmo, através de Buenos Aires e Montevideu). Entretanto, a principal razão da barateza de todos os produtos que ali aportavam era o contrabando de grande parte deles. Esse estado de coisas, essa atividade econômica excepcional, provocou o desenvolvimento do núcleo urbano, e muitas das principais obras que a cidade ostenta são produtos dessa época. Mais tarde, o comércio concorrente de Porto Alegre obteve medidas governamentais que redundaram no aumento do controle alfandegário em Uruguaiana e praticamente acabaram, junto com os melhoramentos no porto de Rio Grande, com o grande comércio através dessa região. O movimento portuário diminuiu e a cidade entrou em decadência ¹³.

Portanto, até a invasão dos paraguaios, em 1865, o povoado se desenvolveu rapidamente, principalmente, através do contrabando. Após a invasão, “... aproximadamente quatro anos depois, a vila estava recuperada, o que lhe permitiu

¹² VILLELA, Urbano Lago. **Uruguaiana, Ataláia da Pátria. O meio, o homem e a história**. Canoas: Editora La Salle, 1971. Pág. 62

¹³ PAIVA, Edvaldo Pareira & RIBEIRO, Demétrio. O Plano Diretor de Uruguaiana. *In. Revista de Engenharia*, 1944. Pág.: 03

retomar um lugar de destaque entre as vilas localizadas na fronteira”¹⁴. Entre 1890 e 1910 viveu uma época de forte desenvolvimento econômico, através do crescimento do comércio lícito e principalmente ilícito que acontecia no porto e da produção rural, além do crescimento das perspectivas dos moradores da cidade.

Ainda, o desenvolvimento econômico que aconteceu nesse período - devido ao maior desenvolvimento do comércio e das posses dos grandes pecuaristas, os quais representavam, na época, a grande força política e econômica no estado – pôde ser observado na transformação que ocorreu na cidade com a construção de alguns palacetes residenciais, além de prédios públicos na área central, como veremos no decorrer desse capítulo.

3.2.3- Aspectos políticos

Pode-se dizer que um dos motivos que levou a fundação desse novo núcleo urbano, além dos fatores econômicos de fiscalização, foi também político, pois o local era estrategicamente apropriado para servir de firme base militar para os republicanos riograndenses. Notícias datadas de 1839, dizem que o então Ministro da Fazenda Domingos José de Almeida iniciou as tratativas para a fundação de um povoado as margens do Uruguai, “... não só por conveniência do fisco, como por vantagens militares...”¹⁵ Além disso, foi o mesmo “Ministro Domingos José de Almeida quem, nas suas instruções ao engenheiro da comissão, datadas de Bagé a 18 de novembro de 1841, lembrou-se de dar à povoação que se fundasse à margem do Uruguai o nome de Uruguaiana”¹⁶.

Ainda nessa época já existia nas margens do rio Uruguai um acampamento e posto fiscal de Sant’ana Velha, “onde o Uruguai dá vau e por onde se processava o contrabando que atendia a vasta zona dessa campanha, pois ali já existia um conglomerado de mais de cem ranchos, circundando a grande casa de comércio nele existente, que era o ponto de apoio do citado contrabando”¹⁷. Porém era um local com constantes alagamentos e outros problemas. Isso implicou na necessidade de sua transferência.

¹⁴ RAMOS. Op. cit. P. 43.Pág.: 441

¹⁵SOARES, Adolpho Manoel. **Uruguaiana, um século de história**. 1843-1943. Porto Alegre: Ed. Globo, 1942. Pág. 18

Assim, após várias especulações quanto ao local da nova povoação a ser criada, em 24 de fevereiro 1843, foi assinado por Bento Gonçalves da Silva, então Presidente da República Piratini, da cidade de Alegrete, um Decreto que “... dava os limites da nova Capela Curada, cujo território, bem como o de Santana ou Santana Velha, onde se achava o acampamento, posto fiscal, etc, constituiria o 2º distrito de Alegrete.”¹⁸.

Com isso, o povoado de Santana Velha foi transferido para o novo local escolhido, preferível para a criação da povoação, o chamado “Capão do Tigre, sobre as margens esquerdas do Arroio do Salso e do Rio Uruguai na fazenda do cidadão Manoel Joaquim do Couto...”¹⁹. Assim foi criada a Capela Curada do Uruguai, a qual “... gozará de todas as vantagens atribuídas por lei às demais Capelas Curadas da República”²⁰.

Acabada a Revolução Farroupilha, “a nova povoação contava com mais de cem casas, achando-se então em grande desenvolvimento pelo fácil acesso às capitais platinas, Buenos Aires e Montevideú”²¹. Em 28 de maio de 1846, a povoação de Santana do Uruguai foi elevada a categoria de Vila, e “... esta Villa se chamará Uruguayana...”²², sendo desmembrada de Alegrete. Em 1849 passou a ser sede da alfândega e posto fiscal, que funcionava em São Borja desde 1845.

Porém, a Vila, “... que havia se desenvolvido rapidamente, em 1865 foi invadida pelas forças paraguaias, comandadas pelo general Estigarribia,”²³ levando com ele aproximadamente 5.500 soldados. Na vila ficaram muito poucas famílias que não tinham para onde fugir, “... o restante da população que aquela época já contava com quatrocentas e cinquenta residências e aproximadamente duas mil e quinhentas almas, tratou de evacuar a povoação...”²⁴

¹⁶ SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 19

¹⁷ VILLELA. Op. cit. P. 44. Pág.: 59

¹⁸ SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 18

¹⁹ PIMENTEL, Fortunato. **Aspectos Gerais de Uruguiana**. Porto Alegre: Ed. Livraria Continente, 1942. Pág. 72

²⁰ SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 20

²¹ VILLELA. Op. cit. P. 44. Pág. 61

²² SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 21

²³ SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 48

²⁴ VILLELA. Op. cit. P. 44. Pág.: 85

Com a invasão, chegaram a Uruguaiana o Imperador Dom Pedro II e sua comitiva, para negociar a retirada das tropas paraguaias do território brasileiro. A esta altura já se encontravam na vila os generais Tamandaré e Barão do Jacuí, bem como os generais aliados Mitre, Flôres, o general Canabarro e suas tropas, entre outros. Nesse conflito, que durou desde 05 de agosto até 18 de setembro de 1865, a cidade foi totalmente saqueada, quase toda destruída e reduzida a ruínas pelos paraguaios. As casas mais poupadas não tinham portas nem janelas. Assim, "... o local de Uruguaiana teria sido abandonado se não fosse ter o governo mantido aí, por algum tempo, uma forte guarnição, uma estação naval e alguns auxílios pecuniários distribuídos às famílias empobrecidas com a emigração e estragos já notados.”²⁵

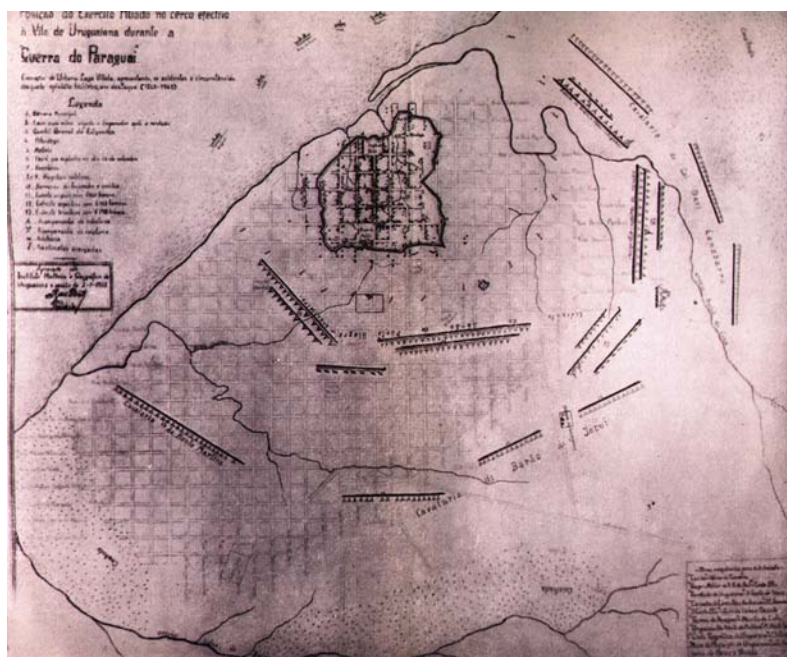


Imagem 01-Mapa da Organização das tropas aliadas na Villa de Uruguaiana 1865-
Fonte: VILLELA, pág.: 89

Em 1874, a vila foi elevada à categoria de cidade. Além disso, outros acontecimentos e transformações políticas marcantes aconteceram no país nesse período, onde um dos fatos mais importantes foi a passagem do Império para República, o que passaria a marcar profundamente o espaço urbano das cidades brasileiras. Podemos dizer que no Império, as cidades, em geral, eram tidas como ponto de apoio do ambiente rural, e na república passou a existir uma maior

²⁵ PIMENTEL. Op. cit. P. 46. Pág.: 18.

valorização da cidade, uma maior utilização desse espaço, como local de convivência social.

No ano de 1892, já sob o regime republicano, o município aprovou sua primeira Lei Orgânica através do Conselho constituinte. Em seguida foi nomeado o primeiro Intendente da cidade (prefeito), o Coronel Gabriel Rodrigues Portugal e em 1896 o mesmo foi eleito para continuar seu trabalho de 1896 a 1900.

Esses acontecimentos políticos marcaram a história dessa cidade fronteira. A função militar de proteção que Uruguiana exercia espera-se que tenha ficado clara neste breve relato sobre a sua fundação e os acontecimentos desde então.

3.2.4- Aspectos locacionais

a) Sobre o traçado urbano

As tratativas para escolha do local onde iria ser implantada a Capela e o novo Povoado e para onde seria transferido o Povoado de Santana Velha, cujas discussões se estenderam desde 1839 até 1843, resultaram na ordem de Domingos José de Almeida, de novembro de 1840 com o seguinte teor:

... concluído o ajuste, quer amigável quer arbitral, mandará V. S. levantar a planta da Povoação no lugar para ella mais apto, e estaqueará as ruas e as travessas que não deverão de menos de oitenta palmos (onde 1 palmo=0,22m x 80 = 17,6 m) e as quadras de quarenta braças (onde 1 braça= 2,2m x 40= 88 m), feito o que, reservadas as praças precisas passará então a distribuilas para quem pretendelas edificar sob a condição de serem as propriedades de dezenove palmos (4.18 m) de pé direito de terem os terrenos vinte braças de fundo(44m) ...²⁶ (anotações nossas)

... cabendo ao Major de Artilharia da Comissão de Engenheiros, José Maria Pereira de Campos, em 1841: "... demarcar meia legoa quadrada de terreno, e nelle levantar o estaquiamento das ruas e praças da dita Povoação..."²⁷

Apesar da rigidez destas determinações, as medidas não foram cumpridas com exatidão, pois segundo as ordens citadas acima os quarteirões deveriam ter aproximadamente 88m, e foi executada uma quadrícula de 132mX 132m, na direção norte/ sul, com a praça central em um dos pontos mais elevados do local, para

²⁶ SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 33

receber os principais prédios públicos. As ruas eram bastante largas para os padrões da época, todas com 22 m de perfil, portanto, mais largas que o determinado.

Esse traçado xadrez foi aplicado na maioria das cidades fundadas nessa época no Rio Grande do Sul, pelos Engenheiros Militares, num momento em que o período clássico (traçado das cidades novas romanas) estava valorizado, sendo que não se pode esquecer do fator pragmático, que tinha a aplicação dessa malha, principalmente na divisão dos lotes. Assim, "... a povoação, estabelecida pela doação de "meia légua de quadro", foi demarcada pelo Engenheiro Brigadeiro Alexandre Manuel Albino de Carvalho."²⁸ ***

Segundo Paiva & Ribeiro: "... o traçado típico das cidades coloniais fundadas pelos espanhóis, traçado que remonta a uma lei baixada pelo Imperador Carlos V que, assim regulamentava a construção das novas cidades na América. Os portugueses copiaram o sistema e o aplicaram em muitas cidades brasileiras..."²⁹

Porém, não é possível concordar totalmente com estas afirmações. Percebe-se que o que ocorreu para a aplicação desse traçado não foi simples cópia, de um ou de outro, mas sim que pode ter-se estabelecido alguma afinidade conceitual na prática da criação de novas cidades, bem como outra afinidade conceitual quanto à valorização do período clássico e das cidades criadas no final do Império Romano. Observa-se em Uruguaiana³⁰, como nas cidades novas romanas, que as ruas obedeciam as orientações norte / sul e leste/ oeste,(conforme as determinações romanas de obedecer a orientação do Cardo e o Decumano), eixos centrais da cidade também seguem esta orientação e se cruzam a praça central.

Além disso, a maioria das cidades que se formaram nessa época, no Rio Grande do Sul, tinham como função principal a proteção do território, onde cada cidade que era criada nessa Província, estabelecia uma fronteira com os Espanhóis,

²⁷ PIMENTEL. Op. cit. P. 46. Pág. 68

²⁸ YUNES, Gilberto Sarkis. **Cidades Reticuladas. A persistência do modelo na formação urbana do Rio Grande do Sul.** Tese FAU USP, 1995. Pág.: 122

*** os autores divergem quanto ao nome do Militar autor da demarcação do traçado da cidade.

²⁹ PAIVA& RIBEIRO. Op. cit. P. 44. Pág.:06

³⁰ O traçado de Uruguaiana, como foi visto anteriormente, foi concebido e implantado por engenheiros portugueses, formados pela escola militar de Lisboa e que implantaram uma retícula de malha

e portanto, se constituíam em cidades militares que necessitavam dessa ordem rigorosa no traçado e, largas vias para a passagem das tropas, por estratégia militar. Segundo Yunes, sobre essa formação: "... a logística e a necessidade de levantar as tendas agrupando-as segundo a hierarquia e as unidades do exército, provocariam logo reflexões teóricas que culminaram historicamente na arte romana da castrametação³¹, precedente direto do urbanismo racional."³²

Portanto, provavelmente, o traçado urbano da cidade de Uruguaiiana com as largas ruas atendia antes de qualquer coisa a uma estratégia militar. Pode-se dizer que os Engenheiros militares, que traçaram a maioria das cidades riograndenses, anteriores e posteriores a Uruguaiiana, consideraram a quadrícula como "modelo urbano", para essas fundações.

b) a evolução urbana

A seguir, será examinada a evolução urbana da vila. O mapa mais antigo conhecido da "Villa da Uruguayana" é do ano de 1859. Nessa época os principais edifícios públicos ainda não tinham sido construídos, à exceção da Igreja Matriz em frente à praça central e a Capela da Conceição, na rua da Ponte, frente à praça próxima ao porto. Os terrenos centrais, dos principais prédios públicos, como o da prefeitura (1), do Clube Comercial (2), Clube Caixeiral (3), Teatro Carlos Gomes (4), ainda aparecem vazios. A casa de Câmara e Cadeia estava localizada na esquina da praça central (5). No mapa ainda marcavam em legenda as casas de sobrado, de sotea, com cobertura de telhas ou capim, além dos arvoredos, banhados e poços, o que não dá mais para ser entendido devido ao desbotamento da cópia que foi encontrada.

quadrada enquanto as ordenações espanholas determinavam que a rede viária devesse ser retangular.

³¹ Escolha de terreno para estabelecimento de acampamentos militares ou de fortificações, o que se constituía uma tarefa de Engenheiros Agrimensores.

³² YUNES Op. Cit. P. 49. Pág.: 13

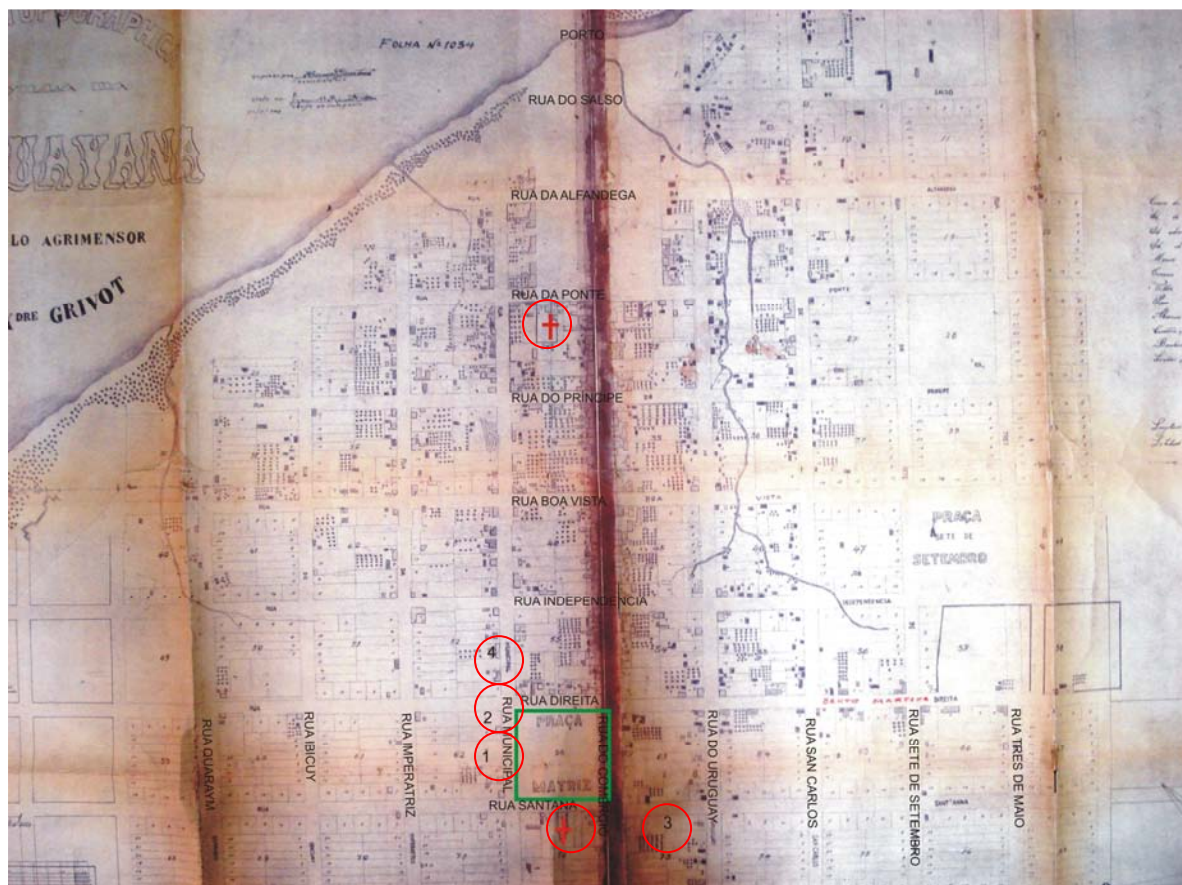


Imagem 02- “Villa de Uruguayana”1859- Fonte: Arquivo Municipal.

Ainda observando o mapa acima, percebe-se uma densidade maior de ocupação nos quarteirões mais próximos ao Rio Uruguai, como era de se esperar, em dezesseis anos desde a formação do povoado, já que as “atividades portuárias eram predominantes (durante a etapa em que a cidade tinha relações comerciais com a Europa, através de Buenos Aires, e a navegação era intensa)”³³. Segundo Avé-Lallemant, a Vila de Uruguaiana, no ano de sua estadia, em 1858, um ano antes do desenho desse mapa: “... já se apresenta nova e opulenta na encosta e no alto da margem, com belas e largas ruas traçadas de acordo com uma boa planta...”³⁴

³³ PAIVA & RIBEIRO. Op. Cit. P. 44. Pág.: 11

³⁴ AVE-LALLEMANT. Op. Cit. P. 41. Pág.: 299

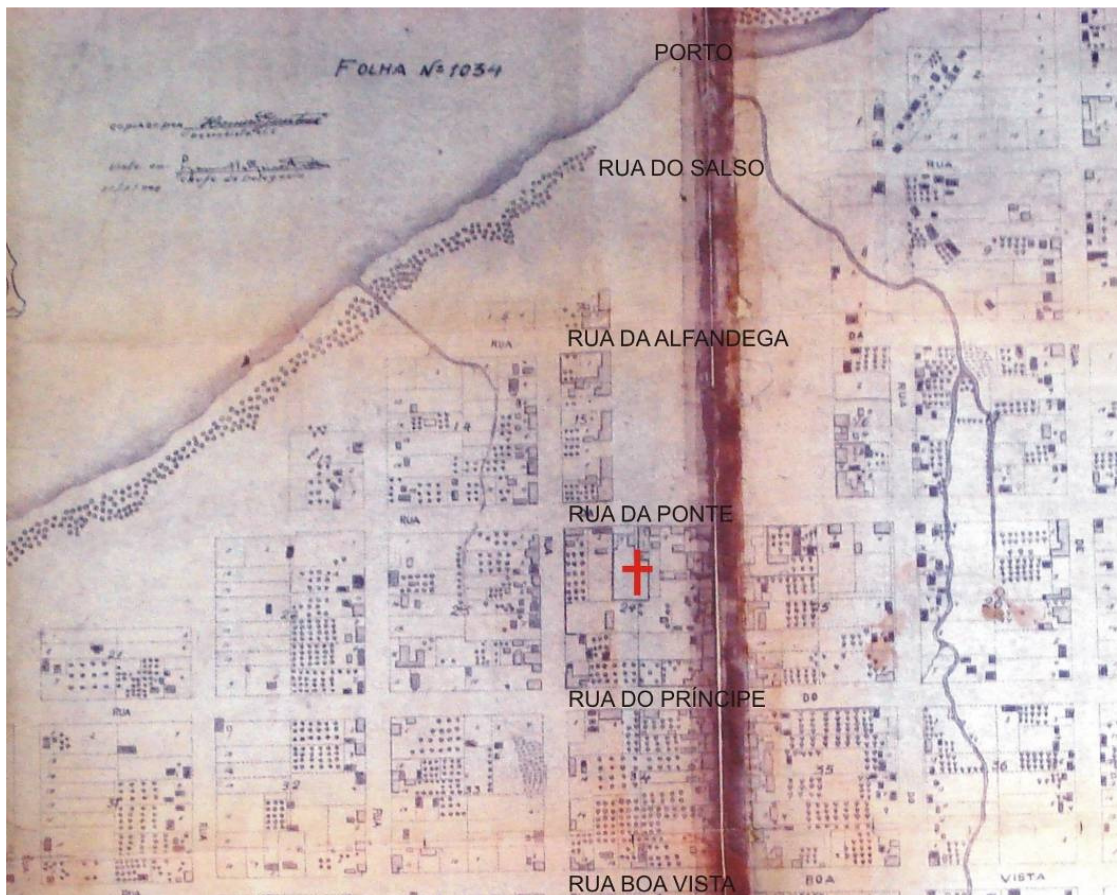


Imagem 03-Detalhe planta topográfica da "Villa de Uruguayana", 1859- Fonte: Arquivo Municipal.

O porto, portanto, era o elemento focal da Vila nesse momento inicial. As relações com a cidade vizinha, de contrabando e comércio eram intensas e as atividades naquele local eram das mais variadas possíveis. Ali funcionava a alfândega e um posto policial. As residências se adensavam nessa região e aos poucos iam se instalando na direção da praça central e suas imediações.

A chamada rua do comércio, atual Duque de Caxias, que vem do rio Uruguai até a praça central também era bastante densificada, pois como dizia o nome, o comércio acontecia ali, (no mapa está marcada por uma mancha mais escurecida). Até pouco tempo ainda existia nessa rua as edificações daquela época.

Portanto, já nesse período inicial, a Vila contava com alguns equipamentos estruturadores do núcleo como: a Praça Central, sendo o centro religioso, com a igreja, e político, com a Casa de Câmara; e o porto, onde se localizavam também a alfândega e as bases militares.

Outros equipamentos também foram considerados prioritários desde a formação da povoação, como se observa a seguir: "... havendo sido de imediato

providenciada a transladação das moradias do Passo de Santana para o novo local e erigido um prédio para o Posto Fiscal e outro para Posto das Milícias”³⁵. Estes, também estavam localizados próximos ao porto, salientando a preocupação com a defesa do território e manutenção do comércio lícito.

Existe outro mapa a ser observado, que data de 1865, que foi desenhado para organizar as tropas na Guerra do Paraguai. Esse mostra a parte mais densa, já loteada da cidade, que foi protegida por trincheiras, durante a tomada da Vila pelos paraguaios, bem como a organização das tropas do exército aliado. Como já foi dito ao citarmos os aspectos políticos que marcaram o período, nessa ocasião a cidade foi completamente saqueada e destruída³⁶. Os outros quarteirões, que se observa na planta anterior de 1859, eram na maioria quarteirões ainda não loteados, lotes ainda vazios, ou pouco urbanizados.

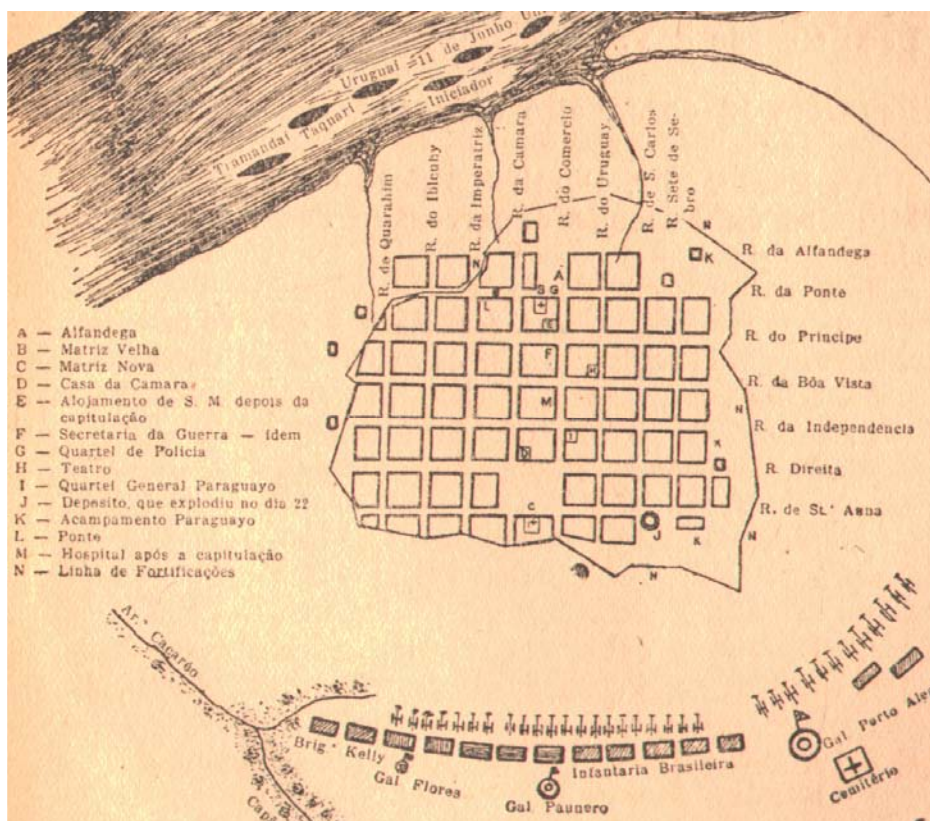


Imagem 04-Planta da “Villa de Uruguayana”, 1865- Fonte: Arquivo Municipal

³⁵ VILLELA. Op. cit. P. 44. Pág.: 59

³⁶ Esse é um dos motivos da dificuldade em se encontrar imagens da cidade anteriores ao ano de 1865.

Nessa ocasião já temos equipamentos novos como o teatro, e ainda quartéis e hospitais que funcionavam como grandes enfermarias, sem muitos recursos, alguns provavelmente improvisados em função da tomada da Vila pelos paraguaios.



Imagem 05: 1º Teatro que já aparece na legenda do mapa de 1865, apesar de haverem documentos que dizem que somente aparece por volta de 1876. Fonte: Arquivo pessoal de Luciano Dias.



Imagem 06: Porto e Uruguai, início séc. XX. Fonte: Arquivo pessoal de Luciano Dias.

Ainda, observando a legenda do mapa de 1865, nota-se que, nesta época, a Capela próxima ao rio Uruguai, dita como Matriz Velha, e a da Praça Central com a Matriz Nova, se constituíam nas edificações principias. Entende-se que foi a Capela próxima ao rio a primeira a ser construída. Sua singeleza denota que ela servia para atender as necessidades religiosas da população antes que a Matriz estivesse pronta. Há registros de que a primeira missa realizada na Igreja Central foi em 1865 e sua obra somente foi finalizada dez anos depois, em 1875. Provavelmente, até então as missas eram realizadas na capela construída próxima ao porto.

A Matriz foi construída em estilo Neoclássico, com um frontão que foi retirado em uma reforma em 1901, como observa-se nas próximas imagens. No ano de 1906 ela pegou fogo e houve a necessidade da construção de uma nova Igreja, com o lançamento da pedra fundamental do atual templo da Catedral Matriz no dia 1º de janeiro de 1926.



Imagem 07: Igreja Matriz frente à praça central, inaugurada em 1861. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 08: Imagem do final séc. XIX, Praça Central. Fonte: Arquivo Municipal



Imagens 09 e 10: Capela da Conceição, próxima ao rio Uruguai, início séc. XX. Fonte: Arquivo Municipal.

Quanto à Capela da Conceição, frente à praça “do porto”, que no mapa de 1865 é dita Matriz Velha, provavelmente na imagem acima já está bastante reformulada, pois data do início do século XX. Atualmente, nesse local se encontra a Igreja Nossa Senhora do Carmo, que será indicada no próximo capítulo.

Após a invasão paraguaia, a cidade se recuperou e continuou seu desenvolvimento. Em 1885 foi construído um grande quartel, próximo ao rio Uruguai, sendo a maior construção da cidade na época. Possuía saídas estratégicas subterrâneas que se ligavam diretamente às margens do rio. Em 1891 foi edificado o

Hospital Santa Casa de Caridade, equipamento importante, que muitas vezes atendia os enfermos e os partos da cidade vizinha. A seguir, as imagens de alguns desses equipamentos importantes do final do século XIX:



Imagem 11: Quartel próximo ao rio, não mais existente, letra h do mapa pág. 89, construído no ano de 1885. Fonte: Arquivo municipal.



Imagem 12: A antiga Santa Casa de Caridade, fundada em 1897 e instalada em 1901. Fonte: Arquivo Municipal.



Imagem 13: Prefeitura Municipal. Construção de 1901. Arq. Construtor Antonio Parga. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 14: Cine Teatro Carlos Gomes- Construção de 1891- Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 15: Clube Comercial- fundado em 1891 e sua sede desde 1898. (Réplica da Biblioteca de Varsóvia). Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 16: Clube Caixeiral, construído em 1906. Fonte: Arquivo Municipal

A partir de 1887 começaram a ser inaugurados trechos de linhas férreas na região de Uruguaiana, ligando ao resto do Estado do Rio Grande do Sul, construídos pela empresa inglesa “Brazil Great Southern”, a BGS. O primeiro nesse ano, o trecho entre Barra do Quaraí (distrito de Uruguaiana) e Uruguaiana, e em 1888 entre Uruguaiana e Itaqui. Segundo alguns documentos encontrados no Arquivo Municipal de Uruguaiana, em 1903 foi inaugurado o trecho de Uruguaiana a cidade de Alegrete, que já se ligava então a Porto Alegre, facilitando a partir daí o acesso dessa população e mercadorias a capital do estado. Além disso, “todo o grande lanço da margem direita do rio Taquari a Uruguaiana já estava em tráfego desde 1907”³⁷ No final do século XIX foi construído um prédio para a Estação Férrea da cidade. Em função disso, iniciou-se uma maior ocupação de um novo setor da planta urbana, que ainda não tinha sido explorado.



Imagem 17: Primeiro prédio da Estação Férrea em Uruguaiana. Final séc. XIX. Fonte: Arquivo Municipal.



Imagem 18: Panta de 1865, indicando a localização da nova Estação Férrea, em vermelho. Fonte: Arquivo Municipal.

Ainda, nesse final do século e início do séc. XX já começaram a aumentar as preocupações com os melhoramentos urbanos. No governo de Romaguera Correa, de 1900 até 1904 foram criadas as leis de Posturas Rurais e Posturas Urbanas, o Regulamento de Obras Públicas e outros. Além disso:

... executou uma grande série de melhoramentos materiais em ruas e sarjetas; ajardinamento de praças; concertos e construções de estradas de rodagens e passos da campanha. Criou, por ato de 24 de julho de 1902, a Biblioteca Pública Municipal e o serviço de Estatística, inaugurados a 15 de Novembro de 1903. Contratou o Sr. Manoel Krug, em 1902, o serviço de remoção, em cubos, de matérias fecais, eliminando, assim, as anti-higiênicas fossas fixas ou latrinas de poço, serviço este, inaugurado em junho de 1903; a 11

³⁷ PIMENTEL. Op. cit. P.46. Pág. 102

de julho do mesmo ano, contratou, com o engenheiro José Montagner, o serviço de iluminação elétrica e força motriz a cidade...³⁸

Portanto, a luz elétrica para a cidade de Uruguaiana chegou ao ano de 1903. Convém lembrar ainda que na transição Brasil-Império para Brasil- República, o espaço urbano das cidades passou a ser mais valorizado. Essas passam de ponto de apoio para local das residências das famílias mais ricas que anteriormente viviam no campo. Além disso, a indústria e o comércio passaram a simbolizar novas oportunidades para os trabalhadores rurais. Essa “nova fase das cidades brasileiras” também é percebida em Uruguaiana. No final desse período a população urbana cresce e inicia-se, desde então, a preocupação com a higiene e saúde pública, culminando, no ano de 1910, na contratação do primeiro projeto de saneamento da cidade, e outros melhoramentos, conforme exposição no capítulo a seguir.

3.3- PASO DE LOS LIBRES - 1843 a 1910

3.3.1- Aspectos populacionais e socioculturais

Primeiramente, demonstrando a evolução populacional nesse período, Pellegrini faz a comparação da população de Paso de los Libres com a capital da província, a cidade de Corrientes.

Ano	Corrientes capital (Nº habitantes)	Paso de los Libres (total) (Nº habitantes)
1857	8.839	3.925
1869	14.448	5.974
1895	21.588	10.640
1970	137,823	24.996
2000	316.486	46.117

Tabela 01-Dados da evolução populacional-Fonte: PELLEGRINI, 1974. Pág. 153.

Essa comparação é importante para que se entenda o grau de importância da cidade de Paso de los Libres no seu contexto provincial, nesse primeiro período de

³⁸ SOARES. Op. cit. P. 45. Pág. 111

análise. Identifica-se através dos números que Paso de los Libres era uma vila de relevância populacional até fins do século XIX, se comparada com a capital, Corrientes.

Quanto à questão cultural, com base nas afirmações tanto de autores brasileiros como autores argentinos sobre a passagem do século XIX para o XX é possível concluir que, pela questão da vizinhança, havia entre a população dessas duas cidades certa confusão de nacionalidades e sentimento de pertencimento, o que é até compreensível posto que os poderes dos governos centrais eram limitados e o que valia mais eram as relações que se estabeleciam naturalmente entre essas duas populações. Porém:

*... poco a poco comenzaron a aparecer en el pueblo agentes del estado nacional... funcionarios aduaneros, jefes militares y más tarde funcionarios de educación comenzaron a interactuar cotidianamente con los pobladores de la frontera. La educación, la moneda, el Ejército, el comercio harían que los sentimientos nacionales se incrementasen hacia fin del siglo XIX.*³⁹

Além disso, nos primeiros anos de sua fundação, ainda confirmando o que foi comentado acima, os grupos dirigentes eram na maioria europeus. Em proporção menor “criollos” (população local) bem estabelecidos ligados a atividades comerciais e “a las funciones del estado provincial e la hacienda”. Diz-se que percebiam a cidade mais por sua vizinhança com o Império brasileiro, sendo que essa questão era mais relevante do que estarem inseridos em uma nação de identidade própria. Era principalmente uma zona de comércio que prometia prosperidade e fortemente militarizada, principalmente após a Guerra do Paraguai.⁴⁰

Quanto ao fato de tantos imigrantes europeus escolherem essa região, afirma Balbastro:

...me pregunto que impulso en la década del 1850 al 1860 a inmigrantes españoles, italianos, franceses y algunos de outro origen europeo a radicarse en esta incipiente villa, donde todo estaba por hacerse. Estimamos estos primeros pobladores, con visión de futuro pensaron que esta zona fronteriza con dos naciones, a

³⁹ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 73

⁴⁰ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 71

*orillas de este grande y majestuoso río Uruguay, estaba llamada a tener una importância econômica superior al de otras poblaciones.*⁴¹

Quanto a isso, o que nos diz outro autor, Pellegrini, é que a justificativa da presença de tantos europeus nessa região, poderia ser a questão de intenção de povoamento dessa zona do rio Uruguai, intensificando-se a partir do ano de 1853, quando a Argentina já se apresenta mais organizada, oferecendo a esses imigrantes incentivos de vida nova e livre, com muitas possibilidades econômicas.⁴²

Ainda, caracterizando alguns aspectos cotidianos da vida dos “*libreños*”, na última década do século XIX, algumas anotações foram tomadas por Otazú, dos livros paroquiais da Igreja São José:

*... el agua que se consume es del río Uruguay, que se trae en barriles, sobre carros. En casas particulares hay unos pocos aljibes y pozos..., las ropas se lavan en el río Uruguay, en lugar fijado por la Municipalidad; las panaderías emplean el agua del río Uruguay, salvo unas pocas con pozo propio; no hay pavimentación en las calles... el alumbrado es a kerosén...*⁴³

Portanto, através dos fatores apresentados, percebe-se que a cidade correntina possuía importância populacional dentro da sua região, até final do séc. XIX, sendo que esse incremento populacional se deu, principalmente, com a imigração europeia. Esses números, significativos em relação à capital, muito provavelmente, se manifestaram pelo caráter de fronteira e pelas possibilidades que aí estavam se instalando.

3.3.2- Aspectos econômicos

Sendo região de fronteira, uma das principais motivações da fundação desse povoado foi, como em Uruguiana, à localização estratégica de ponto de comunicação e relações comerciais com o Brasil.

Nas primeiras décadas de formação, Paso de los Libres se converteu em centro comercial de contrabando. Era a zona mais próxima de Buenos Aires e Montevideo da fronteira Argentina/ Brasil, assim: “... *hacía posible que los productos*

⁴¹ BALBASTRO, Carlos Alberto. ***Crônicas y antecedentes históricos de Paso de los Libres; período de 1843-1900.*** Buenos Aires: Ed. Rio Uruguai-1998. Pág.: 17

⁴² PELEGRINI. Op. cit. P. 39. Pág.185

*pasaran de una orilla a otra con mayor rapidez y menores costos.”*⁴⁴ No ano de 1858, foi estabelecido pelo ministro da fazenda argentino que poderiam circular nesse território *“las valiosas producciones de Uruguayana y demás posesiones brasileñas.”*⁴⁵

Ainda sobre o comércio com o país vizinho, no início de sua fundação, ano de 1854, um viajante fez o seguinte comentário sobre a povoação, então chamada de *“Villa de Restauración”*, aqui citado por Pelegrinni:

*“... es un departamento extenso, cuya población es de 3.340 almas. Tiene una sola escuela con 57 niños. La Villa Restauración, cabeza del departamento es la vía por la que se hace un fuerte e importante comercio de ganados con Brasil, pasando haciendas para los saladeros de Pelotas, San Francisco de Paula⁴⁶, Bagé, Río Grande; comercio que consiste en mulas, caballos, yeguas y hacienda vacuna. Es un punto mercantil de consideración y de futuro...”*⁴⁷

Apesar disso, o povoado continuava instalado em oito *quarteirões* ao redor da praça. Contudo, após a Guerra do Paraguai e até final do séc XIX, ocorreu uma intensa ocupação das campanhas e o auge da exploração pecuária, fazendo com que o núcleo se desenvolvesse como local de residência dos grandes fazendeiros e da classe dirigente, aumentando sua influência local.⁴⁸

Assim, até o ano de 1910, a economia de Paso de los Libres girou, principalmente, em torno do seu porto e do comércio que se estabelecia com a cidade vizinha, além da pecuária característica da região. As indústrias eram pequenas e para abastecimento local.

3.3.3- Aspectos políticos

Na década de 1840, as províncias da Argentina estavam em conflito entre elas. Algumas se uniram para lutar contra o governador da Província de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas, o qual assumia a condução das Relações Exteriores do país, tendo assim maiores poderes do que as outras províncias. “Isso permite ao

⁴³ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág. 24

⁴⁴ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 66

⁴⁵ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 66

⁴⁶ Hoje, Pelotas.

⁴⁷ PELEGRINNI. Op. cit. P. 39. Pág.176

⁴⁸ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág.30

governo bonaerense manter o controle sobre sua principal fonte de recursos, as rendas da alfândega.”⁴⁹ Além disso, nessas batalhas entre as províncias aliadas:

*... derrotadas las fuerzas correntinas (Provincia de Corrientes) em Arroyo Grande (1842), y con la provincia en poder de los partidários de Rosas, los hombres Joaquin y Juan Madariaga se refugiaron en el Brasil (Rio Grande do Sul), y desde allí comenzaron la conspiración y esperaron el momento oportuno para derrocar al gobierno de Corrientes*⁵⁰.

Passados aproximadamente um ano de domínio de Rosas sobre Corrientes, os Madariaga resolveram deixar o exílio na fronteira brasileira e “*iniciaron la invasión de Corrientes cruzando el Uruguay por la barra del arroyo Itapitocai, situado algo al sur de Uruguayana, y el 1 de abril de 1843 se reunieron en la banda argentina, precisamente en el Rincón de San Jorge.*”⁵¹ Iniciaram então a “marcha” para a capital da província, a cidade de Corrientes, e tomaram o governo provincial.

Assim, o Gen. Joaquim Madariaga tornou-se governador dessa província e nas terras da fazenda *Rincón de San Jorge*, às margens do Rio Uruguai, “*...dispone de la fundación de un pueblo en conmemoración de la Campaña contra la tiranía de Rosas, en que se denominaría Paso de los Libres, por ser ése el lugar por donde ingresaban las huestes (tropas) antirosistas*”⁵².

Com isso, Paso de los Libres já foi criada como uma “afirmação política”, por precisarem de um porto às margens do Uruguai, onde no lado brasileiro a frente, já tinha se transferido o povoado de Uruguaiana alguns meses antes, pela proteção do território e também em homenagem a vitória das tropas do Coronel Madariaga contra as tropas “Rosistas” e a conquista do governo da Província de Corrientes.

Nesses anos iniciais do povoado, a Província de Corrientes encontrava-se isolada das províncias de Buenos Aires e Entre Rios pelas questões partidárias antirosistas, favorecendo assim no desenvolvimento do povoado “*libreño*”, pois todo o comércio exterior da província de Corrientes era feito por esse ponto.

⁴⁹ DEVOTO, Fernando J. & FAUSTO, Boris. Brasil e Argentina. **Um ensaio de história comparada (1850- 2002)**. São Paulo: Ed. 34, 2004. Pág.: 517

⁵⁰ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág. 22

⁵¹ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág. 22

⁵² Fonte: Documentos Biblioteca Sarmiento. Paso de los libres. Referencias histórico legales.

Já em 1848, “... *habiendo tomado pie nuevamente el poder de Rosas en la provincia, el nuevo gobernador don Benjamin Virasoro, por decreto de fecha 27 de enero de 1848, sustituyó el nombre del pueblo de Paso de los Libres con el de Restauración*”⁵³, pois tinha se restaurado nessa Província o poder de Rosas.

Ainda, em 1862 o povoado é elevado a Villa de “*Restauración*”, e em 1864 se restabeleceu o nome de sua fundação: Paso de los Libres. Nesse mesmo ano (1864), se instalou o governo municipal, mas a cidade só obteve sua autonomia em 1938.

Outro fato político relevante foi a tomada da Villa de Paso de los Libres na Guerra do Paraguai em 02 de agosto de 1865, mas o exército Paraguaio foi vencido pelas tropas “correntinas” comandadas pelos Generais Madariaga e Paunero e pelas tropas do Exército da Tríplice Aliança na batalha de Yatay, no dia 17 de agosto, sendo que a Vila de Uruguaiana continuou ocupada pelos paraguaios até 18 de setembro desse mesmo ano.

Passada a Guerra, os governantes da municipalidade passam a reivindicar do governo provincial algumas prioridades para a região como: “*la institución pública, la seguridad (vinculada a exceso de delitos, entre ellos el contrabando) y la instalación de un juzgado de primera instancia en la zona.*”⁵⁴ Insistem na importância desses poderes para essa área que possui “*peculiar ubicación sobre el río Uruguay y cercana a naciones como Brasil, Paraguay y el Estado Oriental, lo cual hace necesario mejoras que en otro punto tal vez pasarían por secundario.*”⁵⁵

No ano de 1883 surgiu o primeiro exemplar de periódico da Vila, “*El Nordeste*”, que era impresso na cidade vizinha de Uruguaiana. Somente a partir de 1888, quando apareceu o semanário, “*La voz del pueblo*”, os jornais passaram a ser impressos em Paso de los Libres.

Estes periódicos e também a inauguração da estrada de ferro a partir de 1894, trouxeram à população dessa região maiores informações e um vínculo mais estreito com as outras regiões da Argentina.

⁵³ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág. 22

⁵⁴ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 71

⁵⁵ GRIMSON. Op. cit. P. 38. Pág. 71

3.3.4- Aspectos locacionais

O traçado da cidade de Paso de los Libres seguiu o modelo ortogonal, xadrez e regular, como na grande maioria das cidades da América espanhola. A Lei das Índias transparecia claramente, com algumas alterações, mas fazendo com que um “modelo” ficasse estabelecido. Nos quarteirões que se desenvolveram em torno da praça central, se localizaram os principais prédios públicos.

Pode-se dizer quanto ao traçado do povoado de Paso de los Libres, em meados do século XIX, que pouca coisa mudou na maneira de fundar as cidades, desde a época colonial. Segundo Dantas, sobre as cidades coloniais da América espanhola:

O conceito urbano imposto às novas cidades americanas segue um padrão uniforme: quarteirões idênticos, geralmente, com forma quadrada, definidos por ruas ortogonais e retilíneas. O centro da cidade é ocupado por grandes edifícios públicos, tais como: a catedral, o tribunal, o paço municipal e as residências dos espanhóis mais ricos. Estas edificações repousam sobre uma grande praça regular, obtida com a supressão de alguns quarteirões.⁵⁶

Assim, embora não estando mais no período colonial, as ordenações ainda eram respeitadas como um conceito comum na prática do traçado de cidades. Porém, não se sabe por que as autoridades castelhanas acabavam implantando redes viárias quadradas, se na Lei das Índias estava previsto o quarteirão retangular. No caso aqui estudado, pretendia-se a criação de um povoado importante, dada sua localização como fronteira com o Brasil, consolidando assim as fronteiras provinciais. Foi para isso expropriada uma área ampla, pertencente à estância Rincón de San Jorge.

Ainda, por esse local já havia um aglomerado de “ranchos” às margens do Rio Uruguai e um porto que se chamava Passo de Santana, estabelecido pelo governo argentino em 1830⁵⁷, frente ao povoado de Santana Velha que ficava no lado brasileiro. Também nessas terras, para se chegar ao porto, já estava estabelecido

⁵⁶DANTAS, Ana Claudia de Miranda. Cidades coloniais americanas. *In*: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos>. Nº241, 2004.

⁵⁷BALBASTRO. Op. cit. P. 60. Pág.: 36

um caminho, “... el Camino Real, que venía desde Mercedes hasta la ribera del Uruguay y llegaba a ésta com rumbo noroeste-sureste”⁵⁸.

Quanto a esse caminho real, diz o folclore urbano que foi o que orientou o traçado do povoado. Apesar disso, na Lei das índias, já se pensava nos ventos dominantes, e em se traçar a malha com as esquinas apontando para as orientações principais, assim: “... las cuatro esquinas deberán estar orientadas según los cuatro puntos cardinales, pues de este modo las calles que desembocan en la plaza no estarán expuestas directamente a los cuatro vientos principales.”⁵⁹



Imagem 19: “Caminho Real” existente antes mesmo da formação do povoado, dando acesso ao porto de Santana no rio Uruguai, existente nessa região. Fonte: PELEGRINNI, 1974. Pág.: 38

Contudo, foi o agrimensor Tomás Dulgeón quem fez o delineamento do povoado, elegendo como local mais alto da zona, a praça, e oito quarteirões ao seu redor, para receber os principais prédios públicos, “... el nombre, el sitio y los rasgos básicos del dispositivo urbano y de las chacras aldeñanas quedaran perfectamente explicitados,”⁶⁰ assim como regulamentava o decreto de 15 de setembro de 1843, abaixo citado:

Artículo 2º- Para el pueblo se delineará y almojararán a los vientos convenientes, nueve cuadras de 150 varas cada una, dejando en el centro, lugar para una plaza. Las calles tendrán 20 varas de ancho. El ejido del pueblo será de 8 cuadras. Las chacras serán se 300

⁵⁸ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág.: 29

⁵⁹ MORRIS, A. E. J.. **Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la evolución Industrial.** Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A, 1984. Pág.: 377

⁶⁰ OTAZÚ. Op. cit. P. 39. Pág.: 29

*varas em quadro, dispuestas de modo que formen caminos rectos. Ningún poblador podrá obtener más de una suerte de chacra y un solar...*⁶¹

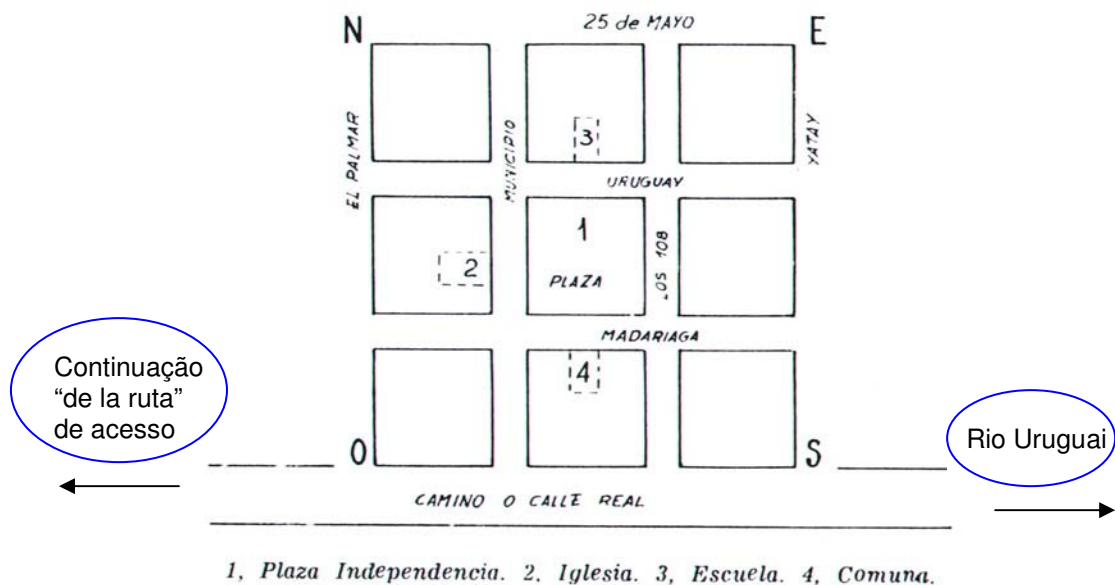


Imagem 20-Praça central, primeiras ruas e quadras- Fonte: PELEGRINNI, 1974. Pág.: 38

Porém, um pouco diferente do regulamento exposto acima, que definia os quarteirões em “150 varas”, esses oito primeiros quarteirões mediam “130 varas”, o que se converte para 112,59 metros, sendo divididos primeiramente em quatro lotes. As ruas tinham como medida padrão “20 varas”, ou 17,32m de largura. As divisões dos lotes, com o aumento da população, receberam o nome de “solares”, sendo que cada um desses lotes foi dividido pela metade. Assim, se de início cada quarteirão era dividido em quatro lotes, posteriormente esses lotes foram duplicados, e transformados em oito propriedades, ditos “solares”, como eram denominados nas Leis das Índias.

A “Calle Real”, que tinha esse nome por ser o caminho das antigas tropas, vinha do interior do país, chegava então no povoado e ia ao encontro do rio Uruguai, conduzindo à vizinha Uruguiana. O traçado de Dulgeón partiu desse caminho já existente, traçando a praça em um dos pontos mais elevados da região.

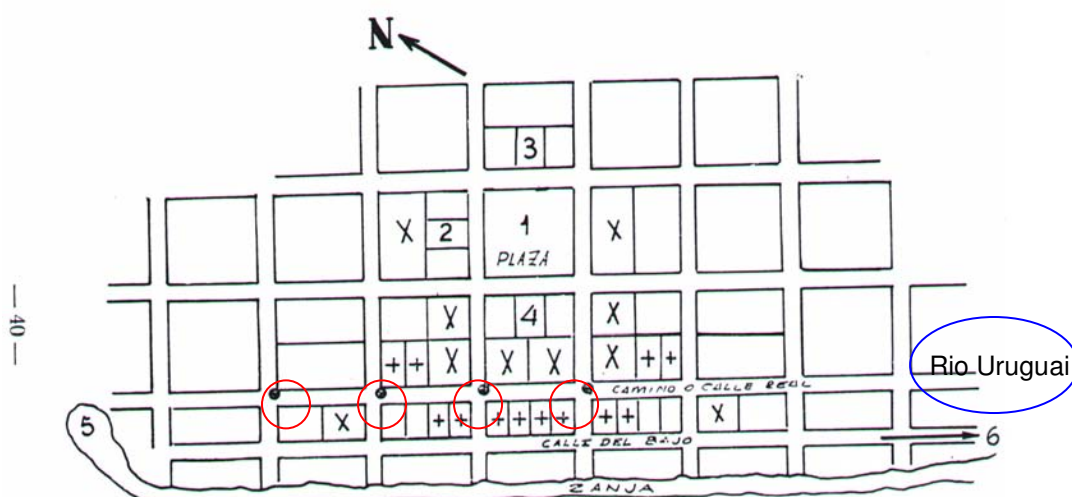
Nessas condições, o povoado se desenvolveu principalmente em torno dessa via principal. As maiores densidades eram percebidas ao longo dessa e, naturalmente, ao redor da praça. Dada essas características, essa única, a “Calle

⁶¹ PELEGRINNI. Op. cit. P. 39. Pág.: 36

Real” adquiriu uma importância talvez maior que a praça (como é até hoje a atual Av. Collón). Aí se desenvolveram a maioria das atividades locais, e o povoado cresceu nessa tendência linear.

Com isso, ao se desenvolver a malha urbana, ocorreu uma variante em uma “linha” da malha urbana, pelo fato de haver um braço d’água que limitava a área, o que mais tarde foi drenado. Esses quarteirões eram divididos pela metade e loteados em “solares”.

Nesse momento, apareceram também as primeiras esquinas iluminadas a vela de sebo (circuladas em vermelho no mapa abaixo), depois de 1862. Esse serviço de iluminação pública foi se desenvolvendo até que, em 1913, a cidade obteve a instalação de uma usina elétrica para o fornecimento da iluminação.



Croquis de Paso de los Libres a los pocos años de su fundación
 1. Plaza Independencia; 2. Iglesia; 3. Escuela; 4. Comuna; X. lotes; + solares; • Unicas cuatro esquinas alumbradas a velas de sebo, después de 1862; 5. Laguna “Chica” (manzanas 179 y 180), que desaguaba en la Zanja; 6. Camino sobre el río Uruguay.

Imagem 21 -Paso de los Libres, a poucos anos de sua fundação-Fonte: PELEGRINNI, 1974. Pág.: 40

O porto existente desde o início do povoamento, se localizava nas imediações da prolongação do “*Camino Real*” (atual Collón) e da “*Calle de bajo*” (atual Cel. Lopes – ver próx. mapa). Como já foi visto, já existiu outro porto nessa região, frente ao antigo povoado de Santana Velha que posteriormente foi transferido para o povoado de Uruguiana. Esse porto antigo, Passo de Santana, também já utilizava o caminho a “*Calle Real*” para chegar às margens do rio.

Otazú comenta que, “...já para el año de 1863 se hallaban matriculados en este puerto 19 “buques”⁶² acorde estadísticas del año de 1864, desde entonses esta Prefectura viene velando por la seguridad y control del embarque de lanchones que hacían el cruce del Río.”⁶³ Essa afirmação deixa clara a dependência de Libres das atividades comerciais entre essas duas cidades, e que até o final do século XIX essa população tinha o porto como elemento vital para a economia local.

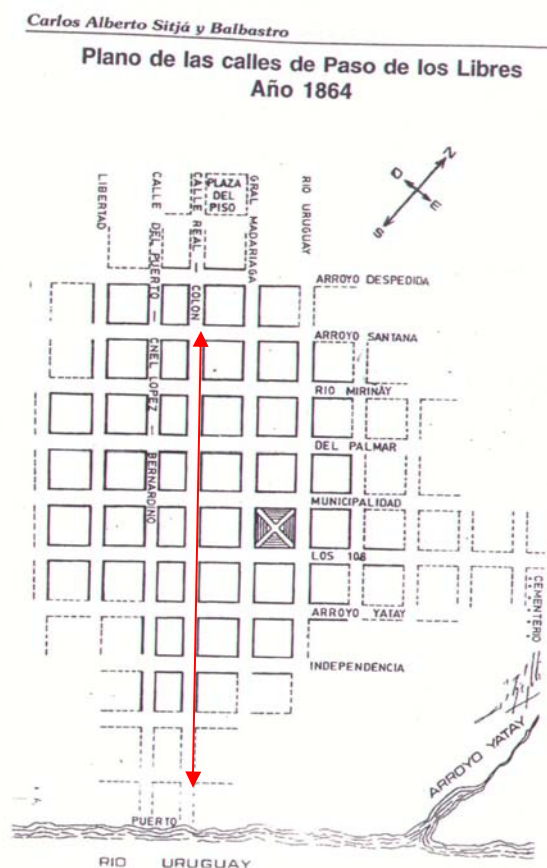


Imagem 22. Mapa 1864. Fonte: Balbastro, 1998. Pág.: 126

Com o desenvolvimento ao longo da “Calle Real”, os quarteirões se prolongam até o porto, e também na direção oposta do mesmo, no acesso da cidade, onde se forma uma outra praça, então chamada “Plaza del Peso”, atual “Plaza San Martin”. Essa rua levava à cidade brasileira vizinha.

Segundo Balbastro sobre alguns melhoramentos urbanos da última década do séc. XIX, “... la Plaza principal (Independência), es el lugar obigado al paseo de los vecinos de la Villa...”¹, assim foram

feitos melhoramentos na iluminação, nivelamento das ruas, bancos e arborização. Ainda segundo o mesmo autor antes citado, nesse mesmo ano o município sancionou uma “ordem de serviço”, iniciando os melhoramentos dos passeios públicos municipais.

Na década de 1870 o movimento e o comércio de Uruguaiana e Paso de los Libres era intenso. Segundo Otazú, “...la producción ganadera del departamento, e

⁶² Barcos cujo tamanho, solidez e força são adequados para atividades marítimas importantes. (Wikipedia- Espanhol)

⁶³ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág.: 129

incluso la de otros departamentos del interior provincial, salía por el puerto de Libres hacia los saladeros del Brasil meridional...⁶⁴



Imagem 23: “Calle Real” em 1903. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 24: “Calle Real” em 1903. Fonte: Arquivo Municipal

Foi, também, para facilitar o transporte de tropas e o comércio entre os diferentes pontos da fronteira que se iniciou, em 1864, a construção das linhas férreas. Em 1894 as vias uniram Paso de los Libres e Monte Caseros⁶⁵ e por consequência as outras cidades ligadas a essa última. Com isso a cidade pôde se integrar com mais facilidade ao meio econômico nacional.

Assim, até o ano de 1910, a Villa ia se desenvolvendo, principalmente, em função do comércio existente com a cidade vizinha. Ao longo desse período a expansão se deu linearmente em direção ao rio e ao acesso de quem vinha do interior do país. Os melhoramentos urbanos que ocorriam em Uruguaiana repercutiam em Paso de los Libres, assim como as notícias em uma cidade eram comentadas na outra. Os primeiros investimentos nas obras de Melhoramentos urbanos tiveram início no final do século XIX.

3.4- ANÁLISE DA EVOLUÇÃO CONJUNTA DAS DUAS CIDADES

Apesar de, nesse primeiro período, a teoria sobre esses espaços fronteira ter evidenciado a militarização, a função de proteção e separação de lados “diferentes”, percebeu-se que os dois povoados, na verdade, já se complementavam desde aí.

⁶⁴ OTAZÚ. Op. cit. P. 40. Pág. 24

⁶⁵ Cidade localizada no extremo sudeste da província de Corrientes desde 1829, também as margens do rio Uruguai, fronteira com Brasil e Uruguai.

Na análise, perceberam-se muitas semelhanças entre as duas cidades, e intervenções peculiares, referentes ao espaço urbano.

Primeiramente, as duas povoações foram fundadas no ano de 1843, quando no Rio Grande do Sul se vivia a Revolução Farroupilha e, na Argentina, concomitantemente, acontecia uma guerra entre as províncias do país. Assim, ambos os territórios encontravam-se em desacordo com seus respectivos governos centrais, o Rio Grande contra o Império e a Província de Corrientes contra Rosas.

Considerando o próprio fato da fundação de um povoado e, logo em seguida a fundação do outro (seis meses depois), em frente, sendo que, em diferentes países, leva a destacar a função política prioritária de proteção de ambos, no intuito de marcar a presença nacional nessas “terras de ninguém”, como anteriormente eram conhecidas. Tanto a fundação das duas cidades, quanto a Guerra do Paraguai e outros conflitos acontecidos desde a formação desses povoados, demonstrou a importância militar que Uruguaiana e Paso de los Libres passaram a exercer dentro de seus respectivos estados nacionais. Também, através dos números populacionais, percebeu-se que esses povoados se formaram com um número de habitantes entre eles equilibrado. Foi a partir de 1900 que se iniciou uma diferença maior de habitantes entre as duas, o que se acentua ainda mais nos períodos que se seguem. Ainda analisando os números populacionais, observa-se que Paso de los Libres tinha destaque na Província de Corrientes, assim como a cidade fronteira de Uruguaiana, que com o rápido crescimento comercial e a atividade dos grandes pecuaristas, adquiriu um papel importante no Estado do Rio Grande do Sul, nessa época.

Portanto, percebe-se que esses povoados fronteiriços apresentavam muitas semelhanças importantes. As datas de fundação, as lutas que inicialmente marcaram essa região, a relação comercial estabelecida, antes mesmo da formação dos povoados, devido ao porto já existente, em ambos os lados do rio e conseqüentemente a relação entre esses habitantes fronteiriços, nos levam a entender que o espaço em questão era fortemente marcado e influenciado por essas “questões de fronteira”.

Além disso, quanto ao traçado urbano proposto, ambas as cidades possuem uma malha urbana xadrez rígida, traçadas por Engenheiros Militares, os Agrimensores, profissionais tão necessários nessa época em que fundar cidades era comum, ocupando desta forma os territórios ainda pouco habitados. Percebe-se também que a maioria das cidades do Rio Grande do Sul tem esse fator comum, o traçado regular, principalmente nos arredores da praça central, onde frequentemente as cidades tinham início. Bem como no lado brasileiro, ao observarmos essa questão no país vizinho, as cidades argentinas também se apresentam com essa malha, o que é ainda mais comum nesses países de colonização hispânica.

Assim sendo, apesar do Rio Grande do Sul ter sido parte da colônia espanhola por muito tempo, não se está tratando aqui o traçado urbano como influência, e sim, como uma semelhança entre as duas cidades, num tempo em que esse consenso de cidades regulares foi estabelecido. Tem-se, portanto, as “malhas em xadrez” abrangendo quase toda a América Latina, sendo que na América hispânica desde a época colonial, e na América portuguesa, a maior parte a partir do período Imperial, como é o caso de Uruguaiana. Pode-se dizer que, talvez, o caráter de fronteira⁶⁶ que se estabeleceu em todo o estado do Rio Grande do Sul, pode ter influenciado na necessidade da utilização dessa malha, que facilitava o escoamento das tropas em caso de batalhas, sendo que esse conceito era utilizado desde o período clássico.

Ainda, é importante destacar as diferenças no traçado dessas cidades. Primeiramente, quanto à orientação solar que foi posicionada a malha urbana em Paso de los Libres. No desenho dessa malha, as esquinas da quadrícula foram direcionadas aos pontos cardeais, seguindo o caminho que atravessa o povoado chamado Caminho Real, sendo uma estrada que levava ao antigo porto, ou “passo” como também era chamado, já se localizando nessas terras desde 1839. Diferente disso, na cidade brasileira, o traçado foi disposto com as vias no sentido norte/sul, leste/ oeste. Porém, ao observar-se as outras cidades riograndenses também do período imperial, percebeu-se que possivelmente não existia uma regra, ou ainda não se sabe, pois algumas foram dispostas como Uruguaiana, no modelo “cardo e decumano”, e outras no como a cidade vizinha de Paso de los Libres. Dessa forma,

a diferença nos traçados resulta em diferenças na insolação das habitações, que em Uruguaiana, se não forem construídas na diagonal, como não era de costume nessa época, tem apenas uma ou duas orientações, sendo que a fachada sul é sempre prejudicada. Na outra proposta não temos esse problema, já que a diagonal permite que nunca se tenha uma fachada totalmente sul. Além disso, as vias de Uruguaiana ainda são mais amplas, enquanto Libres tem vias de 17 metros de largura total, as de Uruguaiana possuem 22 metros, o que também é um diferencial da maioria das cidades regulares do Rio Grande do Sul.

Paralelamente, tratando da função econômica como outro dos principais fatores que levou à fundação de ambas as cidades, pode-se dizer que os portos que se estabeleceram, as alfândegas e o posto de milícias são equipamentos símbolos dessa época, visando à proteção, à fiscalização e à comercialização.

A cidade de Uruguaiana, inicialmente, rodeava o porto, onde a densidade de habitações era maior. Tanto que no mapa da Guerra do Paraguai, de 1865 (pág. 53), o limite das trincheiras estava na primeira quadra após a praça central, e no anterior, de 1859 (pág. 51), percebe-se essa densidade maior mais próxima ao rio, inicialmente até mais denso que o entorno da praça. Além disso, pode-se observar que o núcleo urbano de Santana Velha que foi transferido para o novo povoado de Uruguaiana, já vivia em função do contrabando de mercadorias, portanto, também em função do porto. Nessa transferência para um novo local, a fiscalização e controle aumentaram, mas o contrabando teve continuidade, sendo uma das principais fontes de renda dessa população.

Assim, podemos concluir que inicialmente, esses povoados se desenvolviam principalmente em função do comércio que se estabelecia entre eles. Apesar disso, Paso de los Libres não apresentava uma densidade habitacional semelhante à de Uruguaiana nas proximidades das margens do rio. Nesse caso, a “*Calle Real*” que se transformou na principal rua comercial era a espinha dorsal estruturadora do povoado. Era a partir dela, que a vida urbana acontecia.

Contudo, no Brasil, não se pode deixar de mencionar a Proclamação da República como uma mudança política importante que também representa um

⁶⁶ Sendo que cada cidade fundada, principalmente na região da campanha, era estabelecida como

marco no desenvolvimento das cidades brasileiras, tendo nelas um investimento maior. As cidades passaram de simples espaços de apoio ao campo, para local das residências dos grandes proprietários rurais. Também na Argentina, no final do século XIX, mesmo que em um momento político diferente, o governo se preocupava com a ocupação das “campanhas” dando início a um processo de imigração, proporcionando facilidades no intuito de densificar mais esses espaços, e com isso, iniciando um processo de maior urbanização.

Quanto a isso, em Uruguiana, a cidade que inicialmente vivia mais em função do porto e do contrabando, tendo um maior número de habitações nas margens do rio, passou a se desenvolver mais ao redor da praça central, com a construção das residências das famílias dos proprietários rurais e a construção de prédios públicos de destaque. Também, muitos melhoramentos urbanos passam a ser percebidos. A preocupação com o embelezamento da cidade e com o bem estar e saúde dos habitantes começam aí a ficar evidentes. Já em Paso de los Libres, com o incentivo do governo à imigração, oferecendo inúmeras facilidades a estes estrangeiros na distribuição de terras, chegaram à cidade muitos franceses, italianos, etc, que se tornaram proprietários rurais ou comerciantes. Além disso, a estrada de ferro foi instalada nessa época, ligando mais facilmente Libres ao restante do país, sendo este um dos fatores que mais promoveu a melhoria da vida urbana local.

Assim sendo, no final do século XIX os governos de ambas as cidades passaram a se preocupar com os melhoramentos urbanos, e esses melhoramentos repercutiram em ambas as cidades.

Contudo, levando em consideração as muitas semelhanças e também algumas diferenças apresentadas entre esses locais, bem como as interferências neles estabelecidas em consequência da situação fronteiriça, podemos observar que as relações que se estabeleceram desde o início, foram importantes e significativas para caracterizar esse espaço, hora visto como uma “barreira” e hora visto como fator de integração.

4- 2º PERÌODO: 1910 a 1960- A CONSTRUÇÃO DA PONTE

Neste período, principalmente nas duas décadas iniciais, as duas cidades passaram por grandes transformações, com ênfase em projetos de melhoramentos urbanos, como pavimentação, arborização e o saneamento básico. Além disso, essa posição fronteiriça promoveu muitas situações resultantes do constante vínculo.

Em muitos casos, argentinos trabalhavam na cidade de Uruguaiana e vice versa. Havia cidadãos de ambos os países habitando os dois lados da fronteira. “... *los ciudadanos que vivian en el país vecino tenían ciertos derechos consuetudinários en cada ciudad... amplios sectores de la población utilizaban los servicios religiosos, médicos y laborales de ambas orillas del rio como si se tratara de una misma ciudad.*”¹ Mesmo assim, tanto para os uruguaianenses como para os “libreños”, estava clara a nacionalidade de cada povo, assim como as diferenças. Porém, a troca era comum, além de necessária, de modo que as atividades em uma cidade e outra se complementavam, em benefício de seus moradores. E como disse o Gen. Benício da Silva:

“... e com as gentes vem os hábitos, as roupas, a cozinha, a mesa, a vida social, o comércio, a indústria pastoril, tudo com um certo cunho exótico inevitável, assimilado e confundido no ambiente brasileiro. Mas desta ação e reação continuamente provocada, ambas inevitáveis, pouco se perde da feição nacional. O meio, força aglutinadora, impondo feições fundamentais, cedendo em pequenas transigências, à frente de tudo o império do sentido patriótico, faz conservar velhos hábitos, a eles afeiçoando os elementos de importação.”²

Além disso, um dos principais fatores que fez com que ocorresse uma transformação maior em ambas as cidades, e o que realmente marca esse intervalo de tempo foi a construção da ponte internacional, repercutindo fortemente tanto em

¹ GRIMSON, Alejandro. **La nación en sus límites. Contrabandistas y exilados en la frontera Argentina- Brasil.** Barcelona: Ed. Gedisa, 2003. Pág. 80

² PIMENTEL, Fortunato. **Aspectos Gerais de Uruguaiana.** Porto Alegre: Ed. Livraria Continente, 1942. Pág.: 11.

aspectos sociais, como culturais, econômicos e políticos, além de interferir no espaço urbano de ambas as conurbações.

4.1- SOBRE A CONSTRUÇÃO DA PONTE:

Dentre alguns moradores uruguaianenses e “*libreños*”, entre fins da década de 20 e início da década de 1930, passou a ser muito discutida a possibilidade da construção de uma ponte, que ligasse as duas nações, facilitando esse vai e vem de pessoas, bem como, ou principalmente, o escoamento de mercadorias, sem risco de perda. Diziam os idealizadores:

“O comércio, tanto de Uruguaiana como de Paso de los Libres, se ressentia com os prejuízos causados às mercadorias pelas intempéries ou pelas demoras das sucessivas cargas, descargas e baldeações das mesmas. Resultando daí não só despesas que elevam o custo, mas por vezes depreciação na qualidade.”³

Essa discussão passou então a coexistir nas outras cidades próximas, também fronteira com a Argentina, Itaqui e Alvear, e São Borja e Santo Tomé. Por isso, em cada uma dessas fronteiras criou-se um Comitê Misto Pró Ponte com o fim de conseguir a construção da mesma. Seguiram, então, o andamento das tratativas para escolha da fronteira a ser contemplada, sobre o rio Uruguai.

Em outubro de 1933, quando o então presidente argentino Gal. Agustín Justo foi ao Rio de Janeiro para uma reunião com o Presidente Getúlio Vargas, a Comissão Pró Ponte Uruguaiana- Paso de los Libres tomou a iniciativa, dirigindo-se aos dois chefes de estado para fazer o pedido de construção da obra que facilitaria a ligação entre as respectivas cidades. Desde essa data, a discussão sobre a ponte se tornou importante internacionalmente. O Presidente brasileiro Getúlio Vargas solicitou um estudo realizado por técnicos para assim poder analisar quais dos pares de cidades apresentavam melhores condições para receber tal obra. Assim, “tendo em vista os altos interesses de uma verdadeira política de amizade e a importância de tão considerável obra,”⁴ foi determinado que uma Comissão brasileiro - argentina, procedesse desde logo aos estudos cuja finalidade seria escolher o ponto mais conveniente e mais favorável ao empreendimento. Poder-se-ia pensar que

³ **Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Buenos Aires**, REM, 1945. Pág. 07

⁴ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág. 13

como o Presidente era natural da cidade de São Borja, provavelmente iria preferir a construção de tal ponte naquela localidade. Apesar disso, não foi o que aconteceu.

Essa comissão realizou um estudo comparativo de todos os valores estatísticos dos três conjugados de cidades brasileiras e argentinas, consideradas como centros de grandes zonas de influência ⁵, candidatas a receber a obra. Foram analisados o comércio, a indústria, vias de comunicação, (rodovias, ferrovias e vias fluviais), além de censo demográfico, e outros fatores dos três pares de cidades fronteira. Após inúmeras reuniões e análises dos técnicos da Comissão Mista, foi considerado o melhor local para a construção da ponte as cidades fronteira de Uruguiana e Paso de los Libres.

“El informe técnico final de la Comisión constataba la existência de una respetable corriente de intercambio comercial, cuya vazao principal se da por Uruguayana-Libres. Esse dinamismo comercial se vinculaba al ferrocarril. Ambas ciudades eran, en sus respectivos países, las mayores recaudadoras de impuestos aduaneros de la frontera. También se hacía referencia al contrabando que se realizaba por allí, dado que era el camino más corto para los productos.” ⁶

Não se está, com isso, confirmando a afirmativa de Grimson, acima citada, de que essas cidades eram as maiores arrecadadoras de impostos da fronteira, pois esses dados não foram aqui levantados. Porém, percebe-se que certamente as duas cidades tinham relevante importância em seus respectivos estados além de grandes possibilidades de desenvolvimento que a posição de fronteira representava. Assim foi que, entre os três pares de cidades que tinham a possibilidade de serem escolhidos para a construção da ponte, Uruguiana e Paso de los Libres tiveram destaque, e devido às análises da Comissão Mista, conquistaram esse privilégio. Apesar disso, havia também muitas opiniões contrárias à construção dessa ponte, tanto da parte brasileira quanto da argentina, alegando que poderia provocar fragilidades em relação à proteção e soberania nacional:

“La maior resistêcia hasta 1940 provino de las Fuerzas Armadas brasileñas, cuyos máximos jefes consideraban que tenían armamentos obsoletos y déficit de organización, profesionalización y eficiencia. Esto planteaba el riesgo de que o país platino poderia, en termos militares, derrubar a hegemonia periférica que pertencera ao Brasil na América do Sul. El ministro de la guerra alertaba sobre el

⁵ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág. 14

⁶ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 92

*peligro estratégico-defensivo que el puente proyectado podía implicar.*⁷

Assim, na ótica militar, as forças armadas brasileiras estavam em piores condições que as da Argentina. Os militares brasileiros acreditavam que essa obra se constituía numa ameaça ao país. Segundo Davila, o Ministro de Guerra brasileiro Góis Monteiro dizia sobre isso que: “... a construção dessa ponte, bem como qualquer outra sobre o Rio Uruguai, só poderá ser logicamente concedida quando estiver realizado o plano geral de organização do exército, já iniciado sob os melhores auspícios. No momento atual, tal concessão é temerária”⁸ Devido a esse parecer militar, as negociações realizaram-se de maneira lenta, protelando o início da obra com o intuito de organizar as forças do exército brasileiro. Já “... no segmento civil do governo, particularmente no Itamarati, a obra seria considerada altamente benéfica em seu aspecto político, especialmente, no favorecimento das relações diplomáticas e comerciais do Brasil com a Argentina que tal projeto propiciaria.”⁹

Conforme escrito no Reservado do Estado Maior do Exército, de 18/07/1934, as forças militares queriam prever até mesmo “dispositivos de destruição total da ponte, organizados de modo que a destruição possa se operar por deliberação do nosso governo.”¹⁰ Mesmo assim, o Ministro de Guerra brasileiro, afirmava que “... quaisquer precauções que possamos tomar com antecedência (meios de destruição), são de aplicação duvidosa e, em conseqüência, de efeitos também duvidosos.”¹¹ Percebe-se assim, o sentimento de ameaça que a construção da ponte também despertava. Por estas manifestações percebe-se que o projeto surgiu sob um ambíguo sentimento de atração / repulsa, pelo menos do lado brasileiro. Segundo Davila:

“... convém ainda ressaltar que, ao nível das esferas de decisão no Brasil, os militares ascenderam, com o golpe de 1937, a uma posição fundamental e, assim, puderam articular sua ação no sentido de continuar obstando a projeção da obra, até que a percepção que possuíam acerca da unidade, organização, capacidade de mobilização e aparelhamento material e técnico das

⁷ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 91

⁸ DÁVILA, Maria de Lourde Brondani. **A Ponte Internacional Brasil-Argentina: Limites e possibilidades da política de boa vizinhança.** Dissertação PUCRS, 1994. Pág. 130.

⁹ DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 105

¹⁰ DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 108

¹¹ DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 129

Forças Armadas se alterasse numa relação de forças positiva para o Brasil, no contexto latino-americano.”¹²

Contudo, diferentemente do que ocorria no Brasil, o presidente Justo da Argentina, empenhou-se para que a ponte fosse construída ainda no seu mandato, que acabaria em 1938. De acordo com uma correspondência enviada ao presidente brasileiro Getúlio Vargas citada em Davila, o Presidente argentino afirmava: “*En mi opinión el puente internacional tiene una importância de tal transcendencia y significación, que no consideraria concluída mi obra de gobierno si no le diera termino*”.¹³

Portanto, nessa época, a partir das afirmações anteriormente expostas, constata-se a existência de uma série de contradições, de opiniões e de especulações sobre essa obra. Ainda, pelo montante de capital a ser investido e pelos interesses que estavam em jogo, o caráter regional da obra que beneficiaria tanto os uruguaianenses como “*libreños*” modificou-se, adquirindo importância nacional em ambos os países. Como foi dito em uma publicação da época, a ponte “... foi assim, tomada como um empreendimento de ordem internacional, de transcendente alcance político-econômico.”¹⁴ Além disso, como uma das justificativas do investimento, o engenheiro civil chefe da comissão argentina, Carlos Palácio, faz a seguinte afirmação no esboço do projeto de lei, sobre tal obra: “... estreitando cada vez mais, se isso é possível, os vínculos que ligam os dois povos, vínculos comprovados anteriormente em muitos feitos históricos”¹⁵.

Assim, após a escolha do local da construção, começaram os preparativos para o projeto. Foram realizados estudos topográficos, hidrográficos e trabalhos de campo no ano de 1937, bem como diferentes projetos. Desde 1934 já existia um anteprojeto para a Ponte (diferente do atual), que acompanhava o orçamento, constando no primeiro relatório da Comissão. Outros ainda foram propostos, mas após os estudos realizados em 1937, ficou predominando o princípio da simultaneidade de tráfegos, tanto para veículos, como a linha férrea e para pedestres. Essa condição “... mais consentânea com o vulto da obra e com a

¹² DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 134

¹³ DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 124

¹⁴ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág.14

¹⁵ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág.6

imponência que se lhe devia dar em vista da significação política e finalidade econômica.”¹⁶

No dia 09 de janeiro de 1938 foi celebrado o ato inaugural dos monolitos simbólicos da ponte Esses foram construídos em ambas as cidades, e inaugurados com as presenças dos então Presidentes de seus respectivos países: Agustín Justo e Getúlio Vargas. Essa inauguração, provavelmente, aconteceu por desejo do Presidente Argentino, para simbolizar sua participação nesse feito, já que desejava que a ponte fosse construída em seu governo, o que não aconteceria mais, pois terminaria naquele ano. Pode-se dizer que foi o lançamento da pedra fundamental da futura obra.

Porém, a partir de 1940, em um contexto mundial de guerra, as posições entre os governos se inverteram:

“... en la medida en que la Argentina quedaba aislada en el contexto americano por su insistencia en la neutralidad y Brasil aparecia articulado con los Estados Unidos, el equilibrio de la cuenca del Plata habia cambiado. Si en los años treinta las dificultades burocráticas y diplomáticas que retardaban la obra provenían del Brasil, a principios de los años cuarenta la Argentina era la que parecia interesada en postergar la construcción del puente”¹⁷

Nesses tempos, a Argentina encontrava-se enfraquecida perante o Brasil. Com o fortalecimento do exército brasileiro e o apoio do EUA, chegou-se a estudar até mesmo uma invasão do Brasil a Argentina, subsidiada pelos Estados Unidos. “Nesse sentido, o valor estratégico da ponte internacional era atualizado, agora favoravelmente, no segmento militar brasileiro.”¹⁸

Com todos esses contratempos diplomáticos, o Protocolo de Aprovação e Execução do projeto da ponte internacional sobre o rio Uruguai foi assinado somente em 21 de novembro de 1941, ato que significou um grande avanço em se tratando do contexto mundial. O projeto final foi aprovado em 1942, e no mês de novembro do mesmo ano foi assinado o contrato com os empreiteiros brasileiro e argentino. Quanto aos materiais utilizados, houve também um convênio entre os dois países

¹⁶ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág.21

¹⁷ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 93

¹⁸ DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 217

em 1943, sendo que metade da ponte seria construída por empreiteiro argentino e a outra metade por empreiteiro brasileiro.

A construção da ponte foi iniciada em 18 de janeiro de 1943, localizando-se mais perto da cidade de Uruguaiana e mais distante do centro de Paso de los Libres, devido a dificuldades de nível topográfico entre as duas localidades, discutidas no desenrolar da realização do projeto. Ainda:

“... será sempre um motivo para exaltar a solidariedade de ambos os povos a maneira por que foi construída esta ponte: meia-ponte brasileira e meia-ponte argentina, unidas ao meio do rio por um vão central comum, constituindo um sistema único e uma única obra, grandiosa não só pelo seu vulto como pela sua alta significação social, econômica e política.”¹⁹

Como se pode perceber o início das obras se deu exatamente dez anos após o primeiro pedido feito pelos idealizadores uruguaienses e “*libreños*”. Exatamente como foi aconselhado pelas Forças Armadas brasileira. Durante a construção, houve algumas tentativas da Argentina, ainda para postergar a entrega da obra, solicitando algumas modificações do projeto, não sendo aceitas pela comissão brasileira. Além disso, “... as informações obtidas pela história verbal dão conta de que a firma argentina construtora da parte que lhe competia faliu. Mesmo esse limite foi superado, pois a firma brasileira concluiu a obra no ano de 1945.”²⁰

Apesar disso, finalmente, dois anos após o início das obras, a ponte foi concluída e então aberta ao tráfego em uma inauguração extra-oficial, pois o Presidente Getúlio Vargas que deveria vir para a solenidade, foi deposto do poder, e “... *la relación diplomática entre los dos países se encontraba en un punto de fuerte tensión.*”²¹ Devido a essas questões, a ponte foi oficialmente inaugurada somente em março de 1947, contando com a presença de ambos os Presidentes em exercício: Gaspar Dutra, do Brasil, e Juan Perón, da Argentina.

¹⁹ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág.27

²⁰ DÁVILA. Op. Cit. P. 77. Pág. 222.

²¹ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 94



Imagem 25: Construção da ponte vista do lado brasileiro. Fonte: Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas, 1945. Pág.24



Imagem 26: Ponte já aberta ao tráfego em 1945. Fonte: Arquivo municipal

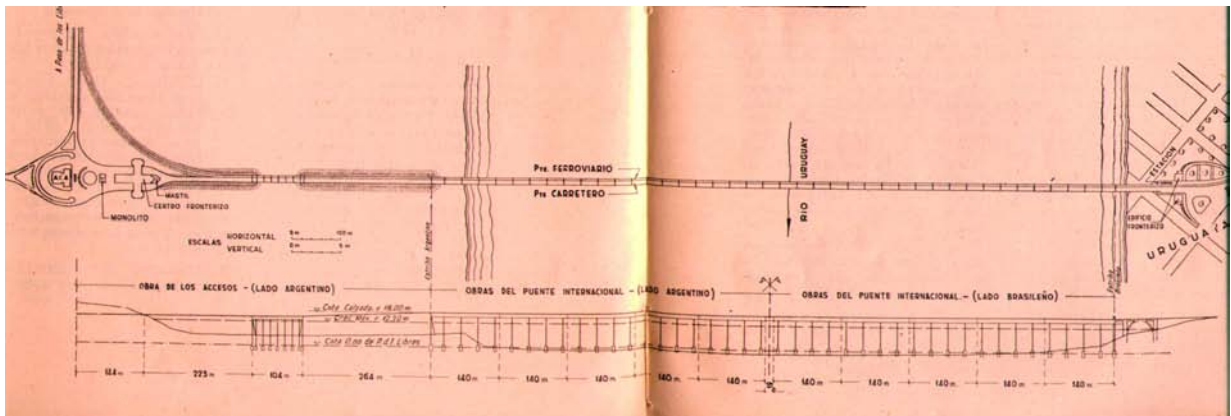


Imagem 27: Projeto. Fonte: Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas, 1945. Pág. 40

Assim ocorreu a história da construção da ponte entre Uruguaiana e Paso de los Libres, influenciando e desenvolvendo o espaço urbano das duas cidades, bem como modificando aspectos tanto econômicos, como populacionais e políticos, enfim, marcando o período histórico analisado. Foram doze anos entre o início das tratativas até a realização das obras, portanto, um período de muitos “acertos e desacertos” políticos entre esses dois países, até a concretização da ponte internacional.

4.2- URUGUAIANA – DE 1910 A 1960

Pode-se dizer que nesse período Uruguaiana teve um considerável crescimento econômico em, e, em consequência, iniciou-se uma fase de muitos melhoramentos urbanos que marcaram a evolução da cidade.

4.2.1- Aspectos populacionais e socioculturais

A seguir, considera-se alguns exemplos de questões socioculturais importantes que aparecem no cotidiano dessas cidades fronteira e que enfatizam a relação entre as duas comunidades de modo que as mesmas se complementem:

“Hacia principios del siglo XX, Uruguayana contaba con un hospital y un sistema de salud mejores que los de Paso de los Libres. Eso llevaba a que muchas familias prefirieran que sus hijos nacieran en la ciudad brasileña. Desde el punto de vista de la normativa estatal, los nacidos en tierra brasileña tenían esa nacionalidad, al igual que los nacidos en tierra argentina tenían esa otra carta de ciudadanía. Sin embargo, para los pobladores fronterizos resultaba evidente que usufructar los beneficios de mejores instalaciones médicas no implicaba elegir otra nacionalidad para sus hijos. Por ello, aunque nacían en Uruguayana eran registrados en muchos casos en Paso de los Libres”²²

Além disso, analisando a variação da população citadina nesses anos que compreendem esse período, têm-se: no ano de 1910, 23.194 habitantes, e em 1960, 62.634 habitantes. Portanto, a triplicação da população em cinquenta anos que se passaram.

Ano	Total de habitantes	Habitantes urbanos	Habitantes rurais	Taxa de urbanização
1910	23.194	7.560	15.634	32,6%
1920	32.642	14.868	17.774	45,5%
1940	34.818	22.174	12.643	63,69%
1950	48.773	33.326	15.447	68,33%
1960	62.634	50.495	12.139	80,62%

Tabela 02-Dados populacionais de Uruguaiana- Fonte: Diagnóstico sócio econômico de Uruguaiana. Pág. 150

Ao observar-se a variação na taxa de urbanização da cidade, (Tx. urb= pop. urb./ pop. total x100), presente na tabela acima, percebe-se que houve um forte e crescente êxodo rural, acontecimento comum para a época. No ano de 1910 32,6% da população de Uruguaiana vivia na área urbana e, em 1950, cresceu para 68,33%, o que certamente influenciou na mudança fisionômica desse espaço.

²² GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 81

Ainda, percebe-se que entre 1940 e 1950, a população cresceu mais do que vinha crescendo anteriormente, podendo esse fato estar atrelado à construção da ponte: *“La habilitación del puente y el incremento comercial parecen haber tenido un fuerte impacto demográfico.”*²³ Com isso, nesse período passou também a existir uma demanda de empregos maior, e conseqüentemente, uma maior movimentação econômica.

4.2.2- Aspectos econômicos

Esse segundo período é de otimismo econômico na cidade, como podemos perceber com a seguinte afirmação contida em uma publicação local de 1955: “... Uruguiana, atualmente, marcha na primeira linha entre os Municípios de mais acentuado progresso no Estado.”²⁴ Pela cidade, passava muita carga para a Argentina, inclusive contrabando como era de se esperar nas áreas fronteiriças. Além disso, as grandes criações de gado “alavancavam” a economia na região. Assim:

“... a privilegiada situação como fronteira de duas nações, as relações econômicas, políticas e sociais que têm se processado em sua vida ativa (a classe de fazendeiros que domina e orienta a economia tem tido grande influência política no Estado e no país), tudo isso tem concorrido para manter esse núcleo humano relativamente pequeno em situação de grande destaque no país e até no estrangeiro.”²⁵

Portanto, apesar de Demétrio Ribeiro e Edvaldo Pereira Paiva, em sua análise no ano de 1942, verificarem na cidade a concentração de riqueza nas mãos de poucos, perceberam também a grande importância que esses tinham na cidade, no estado, tanto como poder político como econômico. Contudo, a precariedade de vida que levava o restante (e grande maioria) da população também os chamou atenção. Assim, ainda segundo eles:

“... a cidade fronteira nos apresenta um quadro característico de evolução lenta, que contrasta com os anseios de progresso da parte mais consciente da população... Esse processo se realizará necessariamente através da racionalização crescente das atividades

²³ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 94

²⁴ **Indicador Comercial, Industrial e Agropecuário. Uruguiana- Paso de los Libres. Ano de 1954-1955.** Pág.: 07

²⁵ PAIVA, Edvaldo Pereira & RIBEIRO, Demétrio. O Plano Diretor de Uruguiana. In.: **Revista de Engenharia**, 1944.Pág.:02

pecuárias e do decorrente impulso dado à agricultura e indústria leve local.”²⁶

Contudo, pode-se dizer que muitos fatores se constituíam em uma ameaça ao crescimento econômico citadino, se comparado com outros centros. Entre eles, a concentração de capital nas mãos da minoria e o desenvolvimento lento, principalmente do setor terciário. Mesmo assim, ao analisarem-se as afirmações da Comissão Mista, composta por técnicos, criada para levantar os dados diversos das cidades fronteira com a Argentina, e verificar qual o local mais viável para a construção da ponte Internacional, constava que:

“... de fato, do lado brasileiro, é Uruguaiana a cidade mais populosa da fronteira, mais rica pela desenvolvida criação de gado vacum e lanígero e pelo comércio intenso sobretudo de frutos do país, possuindo indústrias locais bem florescentes, um centro ferroviário, estradas de rodagem e uma via aérea militar.”²⁷

Portanto, nesse período, a cidade possuía um considerável destaque econômico e político no Estado, e que também se apresentava como centro de interesses políticos nacionais. Durante a década de 1950, a produção de arroz teve um significativo incremento: “... pode-se dizer que a consolidação da lavoura orizícola, a partir da década de 50, constitui-se numa das mais importantes inovações da estrutura econômica do município, no século passado.”²⁸ Isto porque em 1943, o IRGA (Instituto Riograndense do Arroz) comprou a primeira fração de campo em Uruguaiana para a instalação de uma colônia de produtores de arroz, (Colônia Rizícola nº 2) com o objetivo de difundir o plantio do cereal. De 1944 a 1948 o município já cultivava em média, mais de 3,5mil hectares de arroz, com uma produção entre 150 e 200 mil sacas de 60kg. Com a conclusão da construção da Barragem Sanchuri pelo IRGA, em 1946, a produção do arroz cresceu consideravelmente, consolidando-se na década de 50, chegando na década seguinte com quase 18 mil hectares cultivados e uma produção de 78 mil toneladas de arroz.²⁹ Assim, observando o indicador comercial da cidade, de 1954/1955, verificou-se a seguinte afirmação sobre esses anos:

²⁶ PAIVA& RIBEIRO. Op. Cit. P. 83. Pág.:01

²⁷ Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág.16

²⁸ BARROS COELHO. Francisco. (org.). **Diagnóstico sócio econômico de Uruguaiana.** Uruguaiana: PUCRS, 2004.Pág.:119

²⁹ BARROS COELHO. Op. Cit. P. 84. Pág.:314

“... Uruguiana é, sem favor algum, uma das principais cidades do Rio Grande do Sul, quer pelo seu aspecto moderno, quer pelo marcante desenvolvimento de seu comércio e indústria, e, principalmente, pelos notáveis resultados obtidos da intensa exploração pecuária desenvolvida inteligente e esforçadamente no Município.”³⁰

4.2.3- Aspectos políticos

Os relatórios de cada um dos intendentes da época demonstram que, no período, houve uma constante preocupação com a ordenação e aparência urbana, onde ressaltavam os investimentos em obras de saneamento, nos melhoramentos das ruas e praças, e na arborização da cidade. Quanto às forças militares nacionais, *“a fines de la década de 1920 el municipio de Uruguayana adquirió unos terrenos que dono al gobierno federal para que se construyeran los cuarteles de la guarnición federal. Es decir, la nacionalización del Ejército sólo terminó de consolidarse em esta zona hacia 1930.”*³¹ Contudo, a questão política que mais marcou a esse espaço de tempo foram os dez anos que se seguiram às tratativas para a construção da ponte internacional. Essas tratativas implicaram em uma relação política mais íntima, de nível nacional, tendo em vista a política de boa vizinhança existente na época, além de interesses econômicos locais e nacionais

Por todas estas razões, pode-se dizer que a construção da ponte foi um marco importante nas relações bilaterais em nível regional, bem como entre os dois países. Tanto isso é verdade que já à época da inauguração da ponte, foi afirmado em uma publicação: “... o aspecto político já é uma realidade, e ele só por si bastaria para justificar a grande obra, pois esta representa o que há de mais positivo e real na sã política de aproximação e confraternização de duas grandes repúblicas sul americanas.”³² Com isso, esse período é marcado por relações políticas intensas, não somente entre as duas cidades, mas principalmente entre os dois países.

4.2.4- Aspectos locacionais

A partir de 1910, percebe-se uma maior preocupação dos governantes com a imagem da cidade. O crescimento econômico permitiu a realização de constantes

³⁰ Indicador Comercial, Industrial e Agropecuário. Uruguiana - Paso de los Libres. Ano de 1954-1955. Pág.: 07

³¹ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 79

³² Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas. Op. Cit. P. 75. Pág.:11

investimentos em obras de melhoramentos urbanos. Com isso houve profundas melhorias nos espaços públicos que resultaram num paulatino aumento do conforto populacional. A propósito, o prefeito Antônio Carneiro Monteiro que governou a cidade de 1912 a 1916 deixou o seguinte relato:

“... Mercado, Matadouro, Sub-intendência e Cadeia, passam por diversos melhoramentos, consertos, etc. Ficando os mesmos em condições de atenderem ao fim a que se destinavam.

... Uma turma distrital executava, administrativamente, a conservação das estradas de rodagem na campanha, dando grande economia para o município...

... Para a Praça da Rendição (praça central), foi elaborado um projeto de reforma completa, iniciando-se em seguida o alargamento de todos os passeios, interiores e exteriores, e a arborização sistemática dos mesmos.

... Abriu concorrência pública para a concessão dos serviços de abastecimentos de água à população e rede de esgotos de acordo com os planos elaborados pelo engenheiro João Duarte Júnior...”³³

Essa preocupação fazia parte de uma política nacional, evidenciando-se na maioria das cidades brasileiras nessa época. Pode-se dizer que as primeiras experiências de projetos e planos urbanos, no Brasil, partiram da engenharia sanitária. O estudo do urbanismo ligava-se à medicina, ao positivismo, e a higienização das cidades, passando a ser fator prioritário para dar fim às doenças que assolavam a população. Os positivistas, tardiamente, ainda se esforçavam em acabar com os “miasmas”. Daí a grande importância dos primeiros projetos de saneamento. Foram propostos os planos de “melhoramentos urbanos”, saneando, abrindo novas vias, pavimentando, arborizando, enfim, proporcionando o “embelezamento” das cidades.

³³ SOARES, Adolpho Manoel. **Uruguaiana, um século de história. 1843-1943**. Porto Alegre: Ed. Globo, 1942. Pág. 121



Imagem 28: Praça central, nas primeiras décadas do séc. XX. Fonte: Arquivo Municipal

Com isso, no ano de 1910 foi elaborado pelo Engenheiro Professor da Escola Politécnica de São Paulo João Duarte Júnior, um levantamento da planta da cidade de Uruguaiana, e o mesmo também foi encarregado do projeto de abastecimento de água potável e dos esgotos pluvial e cloacal. A cidade contava, nesta época, com 1.259 prédios no perímetro urbano e a população desse perímetro era estimada em 7.560 habitantes. Nessa década, “começou a aparecer uma maior densificação na área central.”³⁴

Foi baseado nesse levantamento planimétrico e utilizando as linhas gerais do projeto de organização dos esgotos da cidade propostas pelo Eng. Duarte em 1910, que o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito propôs um novo projeto de saneamento e ampliação urbana para Uruguaiana, em 1923. Considerando a situação territorial da cidade como espaço fronteira, o engenheiro sanitarista afirmava:

“O município de Uruguaiana confina com territórios da República do Uruguai e está separado dos da República Argentina pelo caudaloso Rio Uruguai. Existe, portanto, um elevado expoente de interesse mútuo entre as três repúblicas para que se faça o saneamento das localidades vizinhas. Sendo recebidas com especial agrado as notícias relativas às obras de salubridade em nosso país, o maior é a satisfação nossa, por se expandir nos países vizinhos, quando se trate de cidades nas condições de Livramento e Uruguaiana. É a satisfação de quem cumpre o dever de zelar pela sua saúde e de

³⁴ PAIVA & RIBEIRO. Op. Cit. P. 83. Pág.:06

evitar que os males que porventura o molestem o transmitam a outrem.”³⁵

Além disso, nas anotações do autor, publicadas em seus livros *Projetos e Relatórios* de 1944, Brito critica o traçado xadrez implantado devido à falta de concordância com a topografia existente, dificultando o esgotamento das águas das chuvas e águas servidas. Brito era a favor de projetar as cidades de acordo com a topografia existente, com ruas curvas, facilitando a drenagem e o esgotamento. Isso fica claro em sua publicação: *Le Tracé Sanitaire des Villes*, onde já no início, Brito afirmava: “*instintivamente, compreende-se que mais vale fazer algo nesta orientação orgânica do que nada fazer e deixar a expansão das cidades depender do acaso, dos caprichos dos proprietários e das administrações locais.*”³⁶ Abaixo foi reproduzida a planta de Uruguiana, mandada fazer em 1910, nas primeiras intenções de sanear a cidade. Baseado nesta, Britto elaborou sua proposta de ampliação do traçado, em 1923:

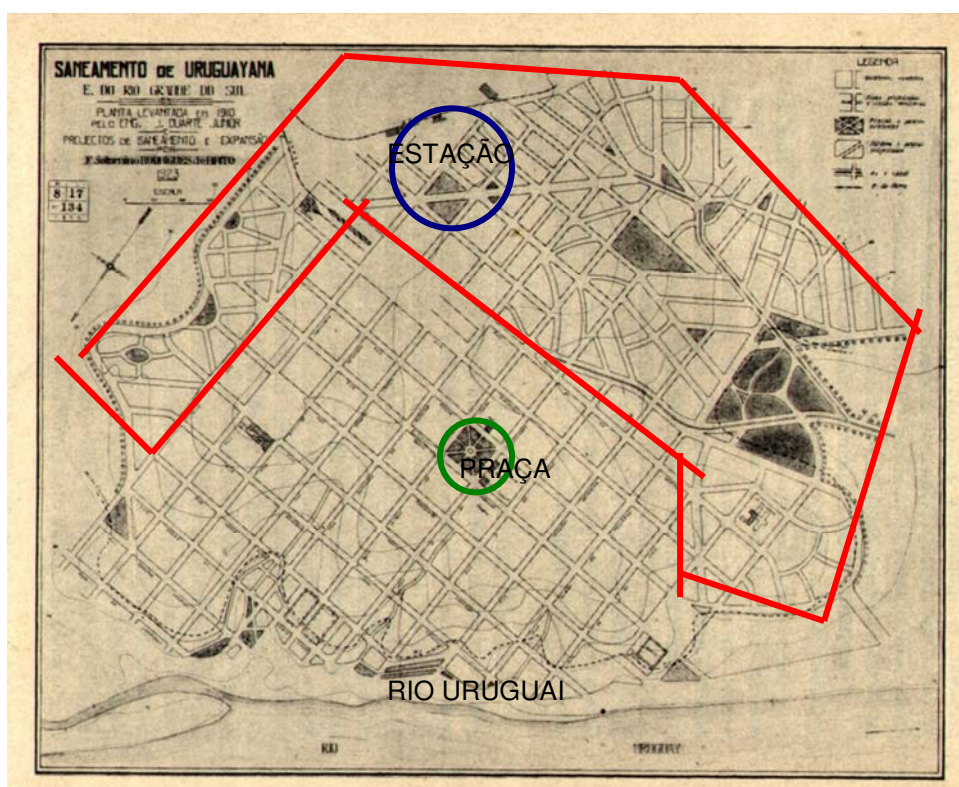


Imagem29: Proposta de Saturnino de Brito para ampliação da planta da cidade, em 1923, circulada em vermelho. Proposta não executada.

³⁵ BRITO, Saturnino Rodrigues de. **Obras completas de Saturnino de Brito. Projetos e Relatórios.** Vol. XII. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944. Pág. 137

³⁶ ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org.), PECHMAN, Robert (org.) et al.: **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno.** Rio de Janeiro: Ed. Civilização brasileira, 1996. Pág. 294

Nessa proposta, Brito propôs um traçado de acordo com as curvas de nível topográficas, com duas ruas diagonais maiores ligando vários pontos, algumas curvas, uma grande área verde e outras praças menores. Se essa proposta fosse aceita, a mesma favoreceria o escoamento das águas, as condições de ventilação e insolação das ruas e residências, mas, ocasionaria na quebra do traçado xadrez tradicional.

A seguir, foi reproduzida a planta da cidade desenhada no ano de 1926, três anos após a proposta de Saturnino de Brito. Nela pode-se perceber mesmo não estando na mesma posição da anterior, que Brito, em seu projeto, desconsiderou grande parte dos quarteirões provavelmente já existentes. Além disso, os quarteirões que foram mantidos são os mesmos existentes desde a Guerra do Paraguai, (vide pág. 53), devendo ter sido, nesta época, os mais consolidados.

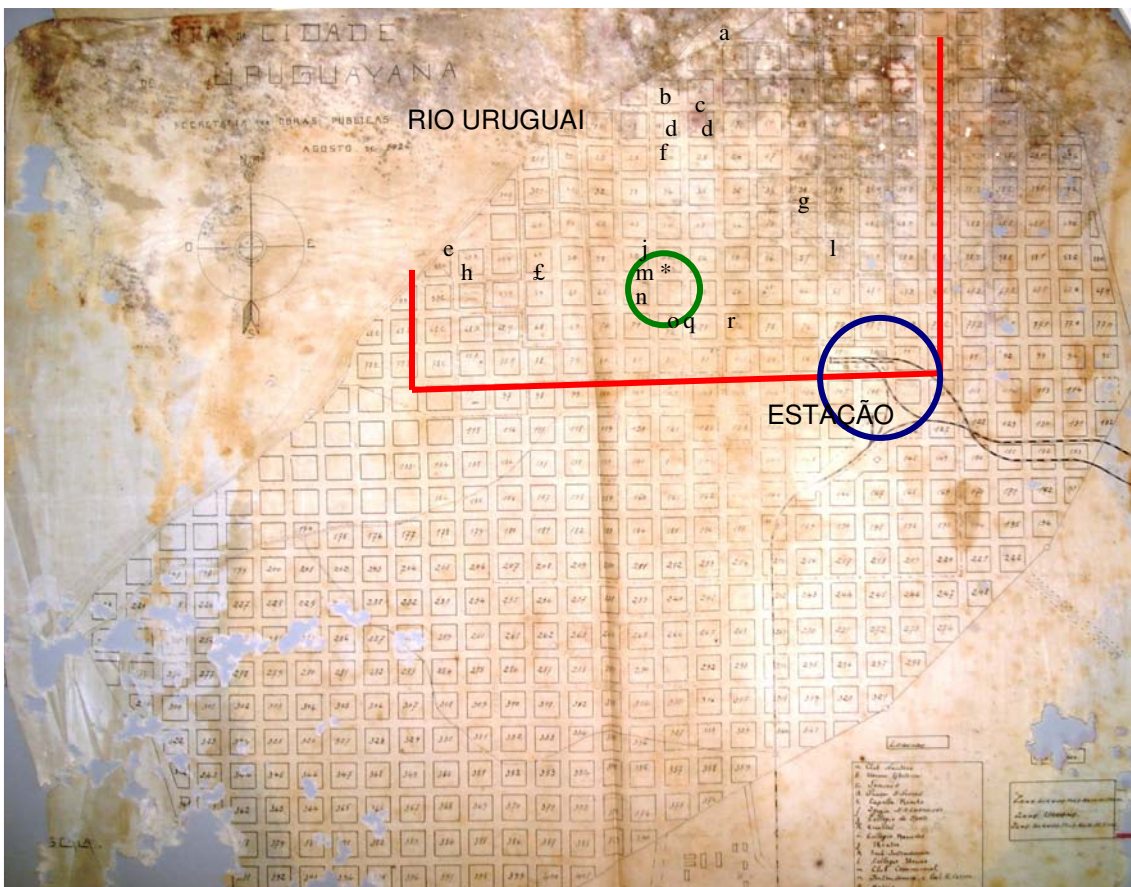


Imagem 30-Planta da cidade levanta no ano de 1926- Ano da implantação dos quartéis do Exército, a sul. Fonte: Arquivo Municipal

— Demarcação planta 1865. ○ Praça Central ○ Estação Ferroviária

Ainda de acordo com este mapa, é importante que se ressalte alguns equipamentos existentes na cidade, conforme sua legenda. Observa-se, nas proximidades do Rio Uruguai: a- Clube Náutico, b- Usina Elétrica, c- Tênis Clube, d- Praça Dom Pedro, frente ao rio, e- Capela do Riacho, f- Capela Nossa Senhora da Conceição, h- Quartel. No entorno da praça central, nessa época denominada Praça da Matriz e que era, certamente, a parte mais densa da cidade, estava instalado o comércio, as residências dos cidadãos de maior poder aquisitivo, e os órgãos públicos e administrativos. Nas proximidades da praça estavam: m- o Clube Comercial, n- a Intendência e o Colégio Romaguera Correa, o- a Igreja Matriz, j- o Teatro e r- o Clube Caixeral.



Imagem 31: Atual Exatoria, antigo Banco da Província, construído em 1911. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 32: Imagem atual da antiga residência da família Bárbara, construída em 1913. Atual Centro Cultural da cidade. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 33: Construído para o Banco Pelotense em 1918 ou 19, depois sede do Banco do Rio Grande do Sul. Demolido em 1957 estava localizado na esquina da praça central. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 34: Intendência foi reformada, em 1926 para abrigar a escola municipal. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 35: Construção nova Igreja Matriz-Catedral de Sant'Ana- iniciada em 1929, finalizada em 1934. Mesmo local da antiga Matriz. Fonte: Arquivo Municipal.



Imagem 36: Igreja do Carmo iniciada em 1934 e teve sua construção concluída por volta de 1960. Substituindo a antiga Capela da Conceição, frente ao Rio Uruguai. Fonte: Arquivo Municipal.

Com isso, pode-se dizer que a zona central se desenvolveu e ficou mais densa no início do século XX, em comparação com o período anterior. Além disso, a Estação Ferroviária fez com que a zona leste da malha também passasse por algumas modificações.



Imagem 37: Praça central no final da década de 1920. Rua Duque de Caxias, antiga rua do Comércio. Ao fundo o Rio Uruguai. Fonte: Arquivo pessoal de Luciano Dias

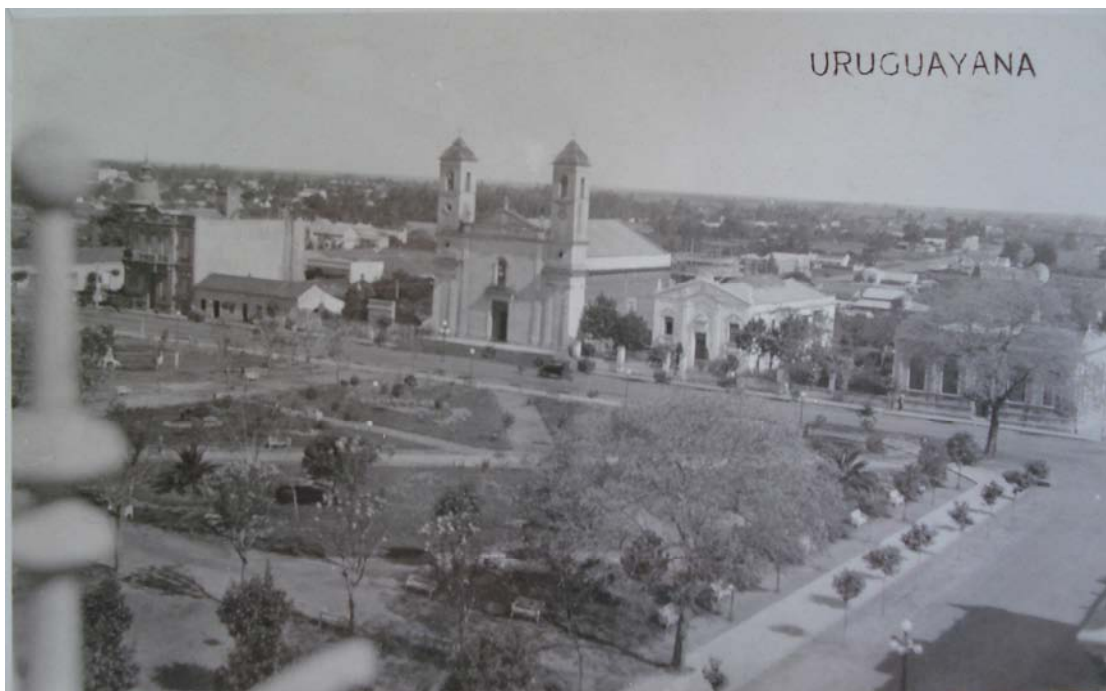


Imagem 38: Praça central no final da década de 1920. Antiga Igreja Matriz, pouco antes da demolição para construção da nova Catedral de Sant'Ana.
Fonte: Arquivo pessoal de Luciano Dias

Portanto, nessa época, Uruguayana tinha como elementos funcionais, um centro civil e religioso (praça central), um centro militar, centro ferroviário e centro portuário e alfandegário. Ainda, mostrando que aí já havia certa preocupação com o zoneamento urbano:

“Pelo ato nº 192, de 30 de junho de 1926, foi reorganizada a Instrução Pública Municipal. A cidade ficou dividida em quatro zonas, criaram-se quatro colégios nos arrabaldes, a Escola Central, no edifício junto à Intendência, e mais dois colégios avulsos. Prosseguiu-se no ajardinamento da Praça da Rendição e plantação de árvores, em diversas ruas e próprios municipais. Com a turma permanente fez-se diversos trabalhos importantes. Procedeu-se, também, ao nivelamento de várias ruas e construíram-se no cruzamento das ruas mais centrais e de maior trânsito de veículos, vinte e sete boeiros de cimento armado...
...A situação econômico-financeira do Município era sólida.”³⁷

Voltando então aos assuntos do saneamento, de acordo com registros da Prefeitura, os projetos propostos em 1923 foram analisados pela Comissão de Saneamento da Cidade, então sob a coordenação do engenheiro Paulo Felizardo. As obras das redes de abastecimento de água e esgotos sanitários foram licitadas através de concorrência pública e iniciadas cinco anos após a entrega do projeto, em 1928. A proposta de ampliação do traçado da cidade não foi implantada de

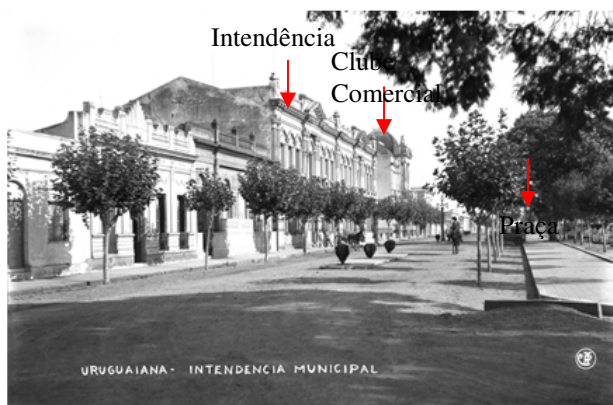
³⁷ SOARES. Op. Cit. P. 86. Pág. 134

acordo com o projeto de Brito talvez por desconfigurar a rigidez do traçado tradicional ou, talvez, por encarecer a obra. O município cresceu seguindo a malha xadrez mandada traçar em 1846 pelo Conde (depois, Duque) de Caxias, com quarteirões de 132 X 132 metros e as largas ruas no sentido norte/ sul.



Imagens 39 e 40: Obras de saneamento da cidade de Uruguaiiana, 1928 a 1931. Fonte: Arquivo Municipal

Para ilustrar os aspectos da cidade após as obras de melhoramentos da década de 1930, reproduzimos abaixo algumas imagens tiradas por um dos pioneiros e mais importantes fotógrafos que registrou o cenário brasileiro, Theodor Preising, nascido em Hildesheim, Alemanha em 13 de janeiro de 1883.



Imagens 41 e 42: a cidade no ano de 1932. Fonte: Arquivo Municipal



Imagens 43 e 44: a cidade no ano de 1932. Fonte: Arquivo Municipal



Imagens 45 e 46: a cidade no ano de 1932. Fonte: Arquivo Municipal

Através destas imagens pode-se observar que a cidade dispunha de vias largas, niveladas e bem arborizadas. Os passeios já eram pavimentados e a arborização, alinhada. A arquitetura seguia os modelos da linguagem eclética que era dominante neste tempo.

Com essas obras e o crescimento econômico da fronteira, juntamente com as tratativas para a construção da Ponte Internacional na cidade, a partir de 1939 se iniciam novas obras urbanas. No ano de 1941, com essas transformações, a visão sobre o município era de otimismo, segundo podemos comprovar nos seguintes trechos de textos:

“Pela correção moderníssima do seu plano, sua excelente edificação, seu grande número de edifícios, muitos dos quais elegantes, modernos, sua dimensão e, sobretudo, pelos importantes melhoramentos de que é dotada - cidade saneada, bem iluminada, com suas largas avenidas e lindas ruas pavimentadas, suas praças de aspecto moderno - Uruguaiana é sem dúvida uma das cidades mais atraentes da nossa Fronteira”³⁸.

³⁸ PIMENTEL. Op. Cit. P. 74. Pág.: 115

E ainda segundo o mesmo autor “Cidade moderna, de amplas avenidas e belas ruas, Uruguaiana só tem aumentado seus aspectos graciosos, sendo de notar que o que se tem feito para embelezá-la vem obedecendo a um plano de urbanismo digno de aplausos”.³⁹

Assim, viu-se que as intervenções urbanas e os melhoramentos urbanos se intensificavam. As vias centrais foram asfaltadas. O recobrimento asfáltico abrangeu 40 quadras. Os passeios que tinham 2 metros de largura foram ampliados para 4 metros. Essas largas vias que totalizavam 22 metros de largura, não eram comuns na época, se comparadas a outras cidades do interior. O município atravessava uma fase de intenso desenvolvimento urbano. Muitas das principais ruas da cidade possuíam iluminação em postes nas calçadas ou em canteiros centrais. Porém, segundo Ribeiro & Paiva, em descrição da cidade em 1942:

“As ruas, todas com 22 metros de largura, e circundadas por edificações baixas e em sua maioria antigas, sofrem de um desnudamento total - com pouquíssimas exceções, não existem ruas arborizadas. (Entretanto, no passado, não era essa a situação; havia grandes renques de árvores que ensombrevam as ruas centrais, minorando a canícula; porém, ao ser feita a pavimentação dessas vias, não foi estudado e aplicado um gabarito que mantivesse esse precioso verde urbano, e as árvores foram todas arrancadas).”⁴⁰

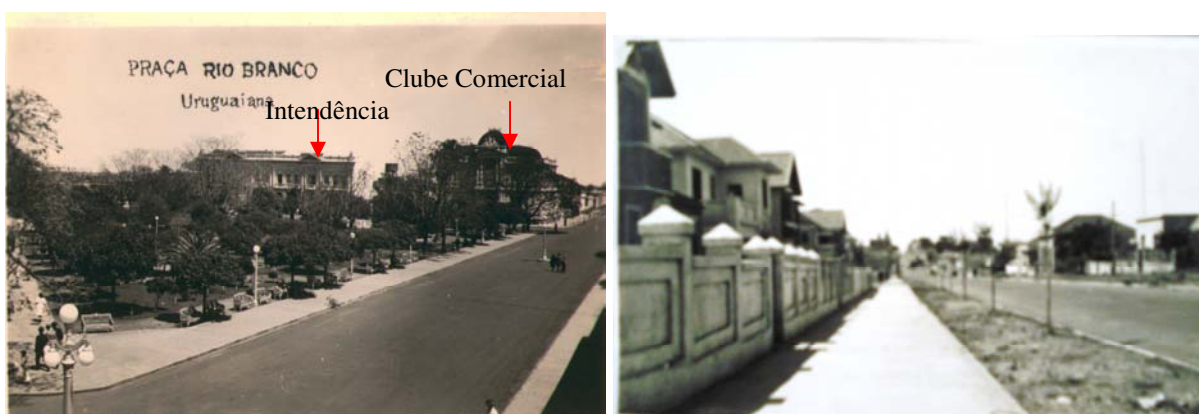
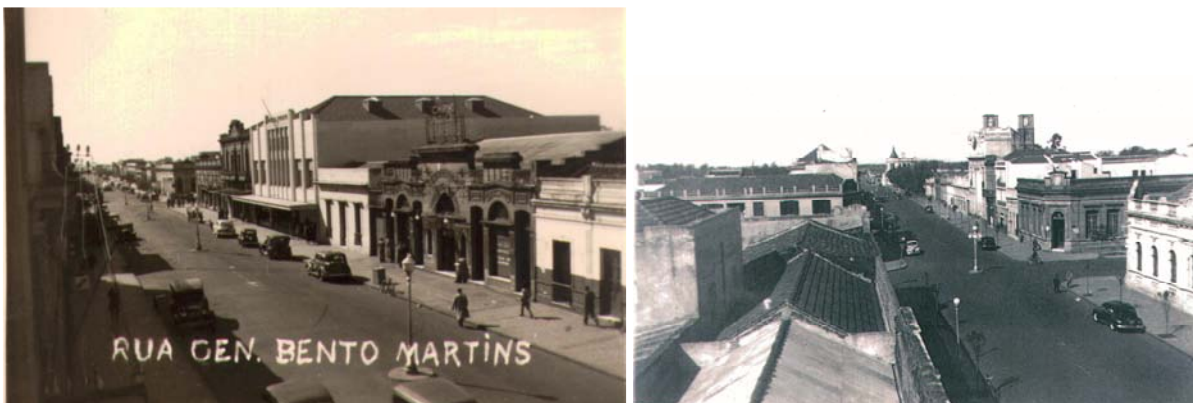


Imagem 47 e 48: Praça Central (E) e Vila Militar (D)- Década de 40, vias centrais asfaltadas. Fonte: arquivo Municipal

³⁹ PIMENTEL. Op. Cit. P. 74. Pág.: 121

⁴⁰ PAIVA & RIBEIRO. Op. Cit. P.83. Pág.: 08



Imagens 49 e 50: Década de 40, vias centrais asfaltadas. Ao fundo, nova Matriz ainda não totalmente acabada. Fonte: Arquivo Municipal

Tendo por referência o mapa da imagem 30 de 1926, e comparando-o com o exposto a seguir, datado de 1941, percebe-se que a cidade seguiu crescendo na mesma malha xadrez, o que significa que no intervalo destes 15 anos ainda preponderou o modelo proposto desde o início da urbanização.

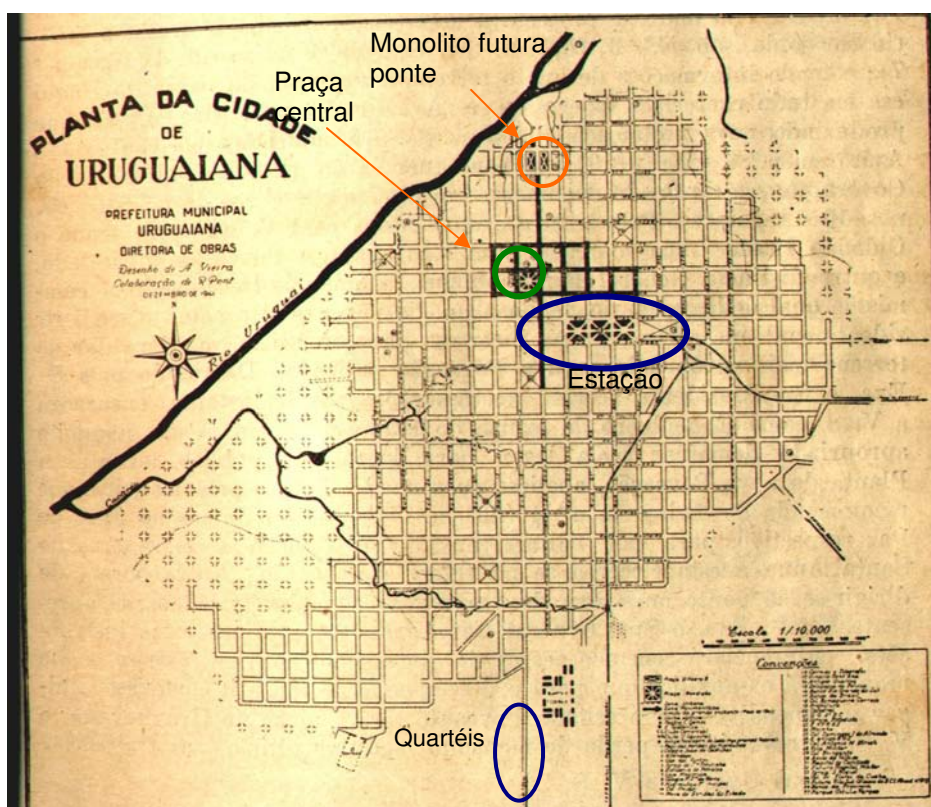


Imagem 51-Planta da cidade no ano de 1941-Fonte: prefeitura Municipal de Uruguaiana

Em 1942 Paiva & Ribeiro iniciaram os estudos preliminares daquele que poderia vir a ser o primeiro Plano Diretor da cidade. Neste Plano, a cidade passou a ser encarada numa forma mais ampla, mais do que um simples sistema viário. Partindo de um levantamento do espaço urbano existente, propuseram-se diretrizes de desenvolvimento de longo prazo. A previsão de novas perspectivas de

crescimento voltadas para uma futura industrialização levou em consideração a provável vinda das famílias do campo para a cidade.

Segundo a análise destes autores “... o traçado da cidade, em tabuleiro de damas, é irracional em si, (dentro das condições atuais), e mal orientado.” Sobre a forma de evolução, afirmaram que “... dentro de um esquema preestabelecido e rígido de divisão em quarteirões e loteamento, a cidade foi se desenvolvendo ao sabor dos interesses pessoais, o que deu como resultado uma inarmônica distribuição das atividades.” E ainda que: “... com os limites exteriores antigos muito afastados do Centro, tem uma extensão excessiva em relação ao número atual dos seus habitantes, o que estabelece uma baixíssima densidade populacional.”⁴¹

Ainda segundo a análise destes autores, até 1941 houve um crescimento na direção de oeste para leste, ou seja, em direção à Estação Ferroviária e ao longo das linhas férreas que haviam sido implantadas na primeira década desse século (em 1907, de Santa Maria até Uruguaiana). Com a abertura desta via de comunicação haviam vindo também alguns equipamentos como indústrias e barracas comerciais. Um pouco mais tarde começou-se a esboçar uma expansão na direção sul, em direção aos quartéis que haviam sido implantados no ano de 1926.

Esse plano previa a divisão da cidade em zonas de fins específicos, como um setor industrial, um hoteleiro, etc. Clubes à beira do rio deveriam favorecer o desenvolvimento turístico. Como era comum na época, propunha uma zona de chácaras um setor residencial e os centros cívico e comercial estariam localizados nos arredores da praça central. O plano previa também a integração das linhas férreas com o sistema de transportes urbanos. Além da modificação do traçado xadrez atual, considerado “ultrapassado” pelos autores, através de “um traçado mais racional⁴²” que levasse em consideração a topografia, procuravam valorizar algumas edificações onde o traçado o permitisse e a constituição de um anel viário perimetral acompanhado de alargamentos de alguns trechos de ruas com o fim de propiciar (ou facilitar) a ligação com setores funcionais da cidade.

⁴¹ PAIVA & RIBEIRO. Op. cit. P.83. Pág.: 07.

⁴² A palavra racional esta sendo utilizada de maneira contraditória, pois um traçado xadrez pode também ser considerado racional. Eles propuseram um traçado que levava em consideração as condições específicas do meio, e esse chamaram racional.

A proposta de Paiva & Ribeiro fizeram eco com a de Saturnino de Brito, do início do século (1923) ao romper com a rigidez da ortogonalidade do sistema viário original. A proposição de abrir diagonais que rompesse com o sistema regrado visava encurtar a distância do centro à ponte e à Estação Ferroviária. Semelhante ao que aconteceu com a proposta de Brito, a de Paiva & Ribeiro também não vingou.

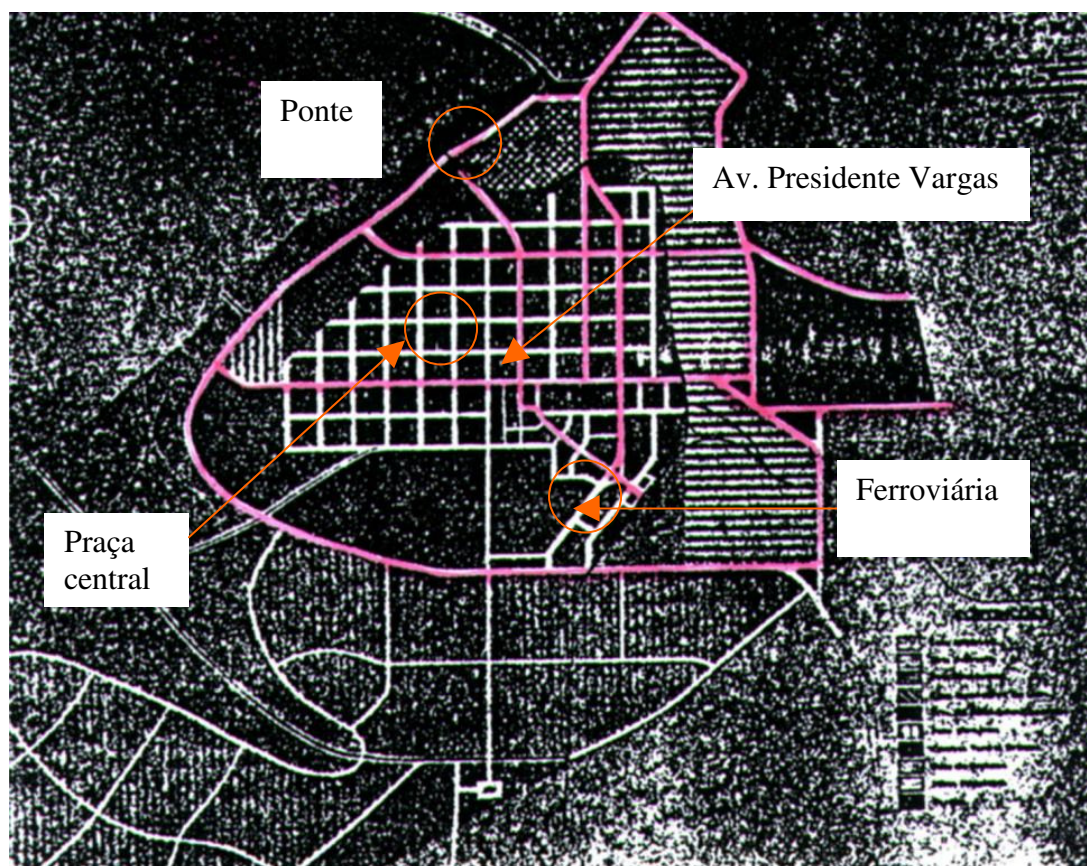


Imagem 52: Proposta de ligações viárias na primeira proposta de Plano Diretor. Fonte: Arquivo Municipal

Todavia, a proposta de Paiva & Ribeiro, acima reproduzida, não foi totalmente inócua. Mais tarde, a construção da nova aduana, na década de 60 - assunto do próximo capítulo - propiciou a construção de um anel periférico contornando a cidade, bem como o que propunham os autores do plano de 1943. Outra observação importante destes autores foi o “dirvócio” entre a cidade e o rio: “No princípio, a cidade se desenvolveu em áreas próximas ao rio devido à existência de atividades portuárias predominantes (durante a etapa em que a cidade tinha relações comerciais com a Europa, através de Buenos Aires, e a navegação era bastante intensa). Mais tarde, com o desaparecimento progressivo dessa causa determinante,

com o advento da estrada de ferro e com o desenvolvimento nas direções- Leste por ele provocado e Sul- a cidade se afastou do rio, divorciou-se dele.”⁴³

Provavelmente, esse fato foi resultante também das freqüentes enchentes que aconteciam anualmente nessa região. A falta de investimentos em aterro ou outros mecanismos para evitar a deterioração da área contribuiu para sua degradação. A população mais empobrecida foi se estabelecendo ao longo de toda a margem que costeia o rio com construções irregulares ou devido à desvalorização da área. No entanto, não se pode deixar de mencionar novamente a construção da ponte Internacional, que pode ser considerado um marco na urbanização de ambas as cidades. É necessário dizer que nessa época, houve, novamente, atenções voltadas para o rio, e uma urbanização crescente, pelo menos no entorno da ponte. Para a sua construção, foram desapropriadas e demolidas muitas residências, bem como a Praça Dom Pedro II.



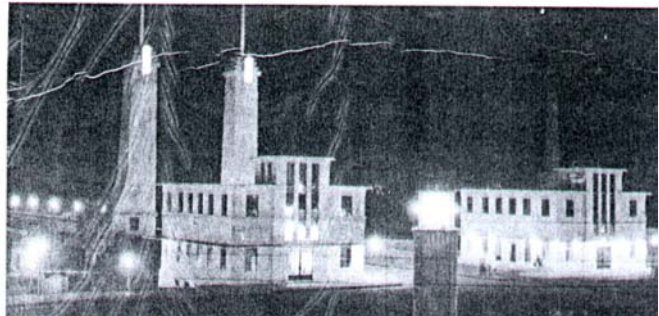
Imagem 53: Porto na maior enchente da cidade em 1941. Fonte: Arquivo pessoal Luciano Dias.



Imagem 54: construção da ponte e demolição de edificações. Fonte: Arquivo pessoal Luciano Dias.

Os dois prédios que foram construídos nos dois lados da cabeceira da ponte, do lado brasileiro, completando seu conjunto arquitetônico foram destinados um ao posto policial e outro à guarda aduaneira, sendo os dois constituídos de um porão habitável, um andar superior e um torreão de observação.

⁴³ PAIVA & RIBEIRO. Op. Cit. P. 83. Pág.: 11



Imagens 55 e 56: Construção da ponte. Fonte: arquivo pessoal Luciano Dias

Outro fator importante é que a partir da década de 1950 passou a existir um crescimento periférico que não mais seguia o traçado xadrez tradicional, como se observa no mapa de 1958, a seguir. Nessa época o espaço urbano já estava bastante modificado e “modernizado” se comparado ao início do período, e um dos fatores que propiciou essa modernização foi, sem dúvida, a construção da ponte.



Imagem 57-Mapa de 1958- Crescimento periférico. Fonte: Prefeitura Municipal de Uruguiana

Nesta década a Avenida Presidente Vargas, passou a crescer em importância devido intervenções do poder público no sentido de transformá-la em uma grande avenida. Nesta evolução foram construídos novos edifícios municipais, o Mercado Público e o Posto de Saúde, representando a culminância da Arquitetura Modernista da cabeceira da ponte, no restante da cidade. Já que a evolução dessa Avenida se inicia nesse período e tem continuidade no próximo, a partir de 1960, será analisada com maior profundidade no capítulo seguinte.



Imagem 58: Praça central na década de 1950. Ponte ao fundo. Fonte: Arquivo Municipal.

4.3- PASO DE LOS LIBRES- 1910-1960

4.3.1- Aspectos populacionais e socioculturais

Em 1894 foi implantada uma linha férrea ligando Paso de los Libres diretamente com Buenos Aires e, conseqüentemente, com o resto do país. Isso propiciou o desenvolvimento agrário e comercial bem como o aumento populacional da cidade.

“La evolución de las cifras demográficas durante las primeras décadas del siglo indica un sostenido crecimiento del medio urbano y cierto estancamiento de las campañas, que continúa, con algunos altibajos, hasta la actualidad. Los datos de los censos nacionales y

de las estadísticas provinciales de la época, permiten intentar una interpretación del proceso poblacional.”⁴⁴

Ano	Total de habitantes	Habitantes urbanos	Habitantes rurais	Taxa de urbanização
1914	14.001	_____	_____	_____
1926	17.656	_____	_____	_____
1934	22.401	12.844	9.557	57,33%
1947	25.729	11.665	14.064	45,33%
1960	23.593	15.085	8.509	63,93%

Tabela 03-Dados populacionais de Paso de los Libres-
Fonte: Paso de los Libres. La ciudad e la Región. Enrique Bruniard. 1985.

Comparando-se os números populacionais entre os anos de 1914 e 1947, pode-se concordar com Grimson quando afirma que “*Paso de los Libres tuvo uno de los incrementos poblacionales más significativos de la Provincia de Corrientes. La población urbana, que en 1914 era de 6.077, alcanzó los 11.665 em 1947.*”⁴⁵ Nesse período a população duplicou, o que provavelmente, não aconteceu em nenhuma outra cidade dessa província argentina.

Outro aspecto significativo é o fato de que a população urbana se reduziu em número apesar de um considerável incremento da urbanização da população rural. Isso significa que a construção da ponte internacional não representou um incentivo ao desenvolvimento urbano que seria de esperar e que pode ser observado no lado brasileiro. Esse fato pode ser explicado por ter havido um remanejamento das forças militares estabelecidas em Libres, conforme se depreende das considerações de Adiala:

“A função defensiva da cidade fortalecida no período da ditadura era importante para o Ministério do Interior Argentino, que instituiu na cidade a chamada força de proteção fronteira, transformada hoje na polícia de fronteira. Houve o esvaziamento dos quartéis locais

⁴⁴ OTAZÚ, Maria Inês, FERNANDEZ, Cristian. **Propuesta de Reordenamiento Urbano de Paso de los Libres**. Acuerdo UNNE - Municipalidad de Paso de los Libres. Corrientes. 2003. Pág. 40.

⁴⁵ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág. 95

quando ocorreu a crise na Argentina, estimulando o processo de redução do contingente e redirecionamento do pessoal.”⁴⁶

Possivelmente a autora estava se referindo à queda do governo militar, em 1946, e às subseqüentes eleições vencidas por Perón. Isso fez com que a cúpula militar tradicional perdessem parte de seu poder o que, aliado a uma grave crise econômica e política, obrigou o governo argentino a reduzir seu contingente de tropas.⁴⁷ A conjugação destes fatores fez com que a cidade tivesse significativas perdas econômicas. Apesar disso, Paso de los Libres ainda possuía uma importância considerável dentro da província de Corrientes.

Quanto aos aspectos socioculturais, é importante relevar a constante interação das sociedades das duas cidades. Conforme a qualidade dos serviços oferecidos por cada uma das cidades, a população recorria a eles independentemente da nacionalidade, como, aliás, ainda é comum em nossos dias. Conforme Grimson: *“Hacia principios del siglo XX Uruguayana contaba con un hospital y un sistema de salud mejores que los de Paso de los Libres. Eso levaba a que muchas familias preferieran que sus hijos nacieran en la ciudad brasileña.”*⁴⁸ Por lei, os nascidos em território brasileiro deveriam ser registrados como brasileiros da mesma forma como com os nascidos da Argentina que deveriam ser lá registrados. Mas entre estas cidades isso não acontecia. Era encarada com naturalidade a utilização dos “recursos fronteiriços” independentemente da nacionalidade dos usuários. Desta forma, muitos “*libreños*” nascidos no hospital de Uruguiana foram registrados na Argentina. Assim:

“Esse criterio local, que persiste hasta la actualidad y puede rastrear-se al menos desde principios del siglo, sugiere- primero- que la nacionalidad de los hijos resulta de una elección activa de los padres. Segundo que esa elección en muchos casos exige un “saber cómo” (por exemplo en la actualidades necesario conseguir um certificado médico de que el niño o la niña nacieron en Paso de los Libres aunque hayan nacido em Uruguayana). Tercero, que si hay una elección consciente y un procedimiento es porque la

⁴⁶ ADIALA, Cristiane de Souza Mota. **Efeitos de Políticas Públicas em Cidades de Fronteira: Uruguiana e Sant’ana do Livramento (RS)**. Rio de Janeiro: UFRJ- Instituto de Geografia, 2006. Pág.: 95.

⁴⁷ DEVOTO, Fernando J. & FAUSTO, Boris. **Brasil e Argentina. Um ensaio de história comparada (1850- 2002)**. São Paulo: Ed. 34, 2004. Pág.: 536

⁴⁸ GRIMSON. Op. Cit. P. 74. Pág.: 81

*nacionalidad no era un elemento irrelevante, sino todo lo contrario.*⁴⁹

4.3.2- Aspectos econômicos

A economia deste período baseou-se no comércio transfronteiriço e na pecuária. Desde a construção da linha férrea no final do século XIX a cidade de Paso de los Libres passou por um maior desenvolvimento econômico. Desse final de século ao início as primeiras décadas do séc. XX os estabelecimentos comerciais não mudaram muito, O que se transformou foram os valores comercializados, demonstrando sim, algum crescimento econômico: *“el capital com que giraban los de mayor importância, em 1904, oscilaba entre los 10.000 y 30.000 pesos como máximo; mientras em 1910 se registraban los mismos comércios com 100.000, 200.000 y hasta 350.000 pesos.”*⁵⁰ Segundo Otazú, em 1912, Paso de los Libres era caracterizada como uma cidade de *“fuertes casas de comércios”*⁵¹. Mas o fator que mais movimentava o comércio era o contrabando, sendo que:

*“el comercio vive con el contingente que le presta la hermosa ciudad brasilenã de Uruguayana. El intercambio de productos se hacen con actividad, aunque entorpecida frecuentemente por restricciones odiosas, que tienen por causa los abusos del contrabando, que constituyen la carcoma del comercio honrado de la costa del Uruguay.”*⁵²

Entre a primeira e segunda décadas do 1900 começou, ao lado da pecuária já se consolidara, o cultivo de arroz. Conforme afirma Otazú: *“... son precisamente las campanas libreñas las primeras en acoger este nuevo cultivo gracias a sus campos nivelados e inundables y a su proximidad y maiores contactos con el Brasil- el gran productor por entonces.”*⁵³

As importações e exportações de artigos no porto, na década de 1930 estavam aumentando. Entre os artigos de exportação contavam-se farinha de trigo, combustíveis, artigos de armazém, sal, batatas e de importação praticamente madeira, e em menor volume café e farinha de mandioca. *“Las jangadas de cedro y pino arribadas al puerto de Libres entre los años 1933 y 1936 alcanzaron las 5.492*

⁴⁹ GRIMSON. Op. Cit. P.74. Pág.: 81

⁵⁰ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 24

⁵¹ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 25

⁵² OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 25

⁵³ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 25

toneladas en aquel año y 7.422 en el último”.⁵⁴ Esse fluxo de exportação e importação passou a gerar maior movimentação econômica nas duas cidades.

“Comenzaban a insinuarse las ventajas de la posición geográfica de Paso de los Libres para cumplir la función económica de enlace entre las comarcas tropicales del Brasil y las más templadas del sur. No serían casuales, ni rondarían los requerimientos utópicos, aquellas comisiones de vecinos de ambas ciudades enfrentadas, que empezaron a bregar, a partir de 1933, por el logro de un puente que las vinculara más estrechamente.”⁵⁵

4.3.3- Aspectos políticos

O que mais chama atenção nessa época, quanto a organização política, é que a partir de 1910 começaram a se organizar as forças militares fixas para a cidade de Paso de los Libres: *“El presidente de la Comisión Municipal informaba en 1910 sobre las gestiones para “la radicación de un cuerpo de línea em este municipio” y planteaba que “otros Departamentos vienen disputándose el mismo beneficio”.*

Mas somente no ano de 1923 se fixaram na cidade as primeiras tropas Militares com o *“Regimiento 11 de Caballería de Línea (RC11)”*. Depois disso, nesse período instalaram-se outros setores militares na cidade, e observa-se no mapa (pág. 112) que essas áreas militares ocuparam muitos espaços da área urbana, o que demonstra sua importância no contexto espacial da cidade.

Além disso, as tratativas políticas que se realizaram a partir do ano de 1933 para a construção da ponte foram em grande número. Estes acontecimentos elevaram o significado político das duas localidades em seus respectivos países. Todas as questões aduaneiras e de fiscalização que ali se implantaram e melhor se organizaram depois da construção da ponte também foram resultado das políticas implantadas na época.

4.3.4- Aspectos locacionais

Nesse período a cidade passa por um maior desenvolvimento urbano. Desde o final do séc. XIX, Paso de los Libres ligava-se pela linha férrea a outras cidades

⁵⁴ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 26

⁵⁵ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 26

argentinas. Pode-se dizer que esse foi um dos motivos que levaram a cidade ao incremento populacional e a um maior desenvolvimento urbano.

Na segunda década desse século, 1920, foi demolida a primitiva igreja, da qual infelizmente não foram encontradas imagens, e em seu lugar, em 1925, foi construída a atual que se encontra em frente à praça central - Praça Independência. A cidade começou a apresentar-se com uma nova fisionomia. Ainda nesta época, segundo a Memória Administrativa do Município, foram feitos alguns melhoramentos urbanos como a colocação de pedregulho para o nivelamento das ruas e o plantio de 600 árvores (plátano e jacarandá), o que demonstra a preocupação com o embelezamento do espaço urbano. Também foram implementadas as construções de um novo mercado e de um matadouro. Em 1921 foi inaugurada a sede do Banco Hipotecário Nacional. Em 1937, foi criado o Banco Popular de Paso de los Libres e foi construído o quartel do Regimento de Cavalaria. Nesse mesmo ano a Prefeitura de Paso de los Libres passou a ser capital⁵⁶ do Departamento.⁵⁷

Com isso percebe-se que os equipamentos dessa pequena cidade foram aumentando ou sendo reformulados. Em decorrência, a cidade foi conquistando maior expressão na sua região. Percebe-se também o incremento na importância militar que a cidade obteve pela quantidade de quartéis e áreas militares nela existentes.



Imagem 59: Igreja Matriz. Fonte: Arquivo Municipal construída em 1925.



Imagem 60: Rua Madariaga, frente a praça Independência no início do período. Fonte: Arquivo Municipal

⁵⁶ O Departamento é o conjunto de algumas cidades no qual Paso de los Libres tem uma hierarquia maior.

⁵⁷ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 25

A seguir reproduzimos a planta da cidade de 1922, época em que, como foi visto, estavam sendo executados alguns projetos de melhoramentos das vias urbanas, quando já se tinha configuradas as praças hoje existentes, sendo que as primeiras foram a Praça Independência, onde começa a se desenvolver a quadrícula, e a Praça Espanha, mais próxima ao Rio Uruguai.

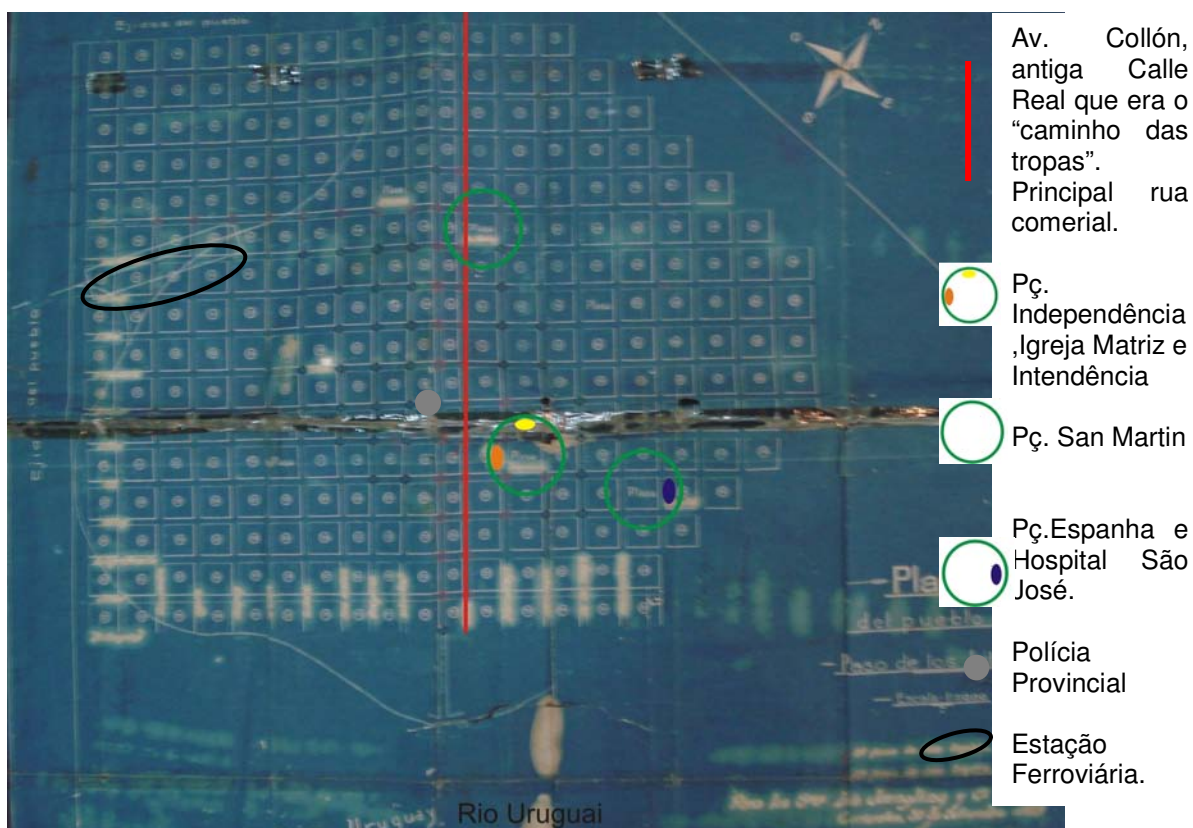


Imagem 61-Planta da cidade de 1922- Fonte: Arquivo Municipal de Paso de los Libres



Imagem 62: *Polícia Provincial- La Comissária* no ano de 1920. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 63: Hospital São José. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 64: Av. Collón, comércio em 1920. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 65: Cine Teatro Progreso em 1920. Fonte: Arquivo Municipal

Nesta época havia uma grande interação entre as duas cidades. Para exemplificar, a 24 de dezembro de 1928, apareceu no jornal local “La Provincia”, pág. 04, uma matéria intitulada “Los Mosaicos de la Plaza”. Nele era criticada a reforma que teria sido feita, há pouco tempo, na pavimentação da Praça Independência. Como parâmetro desta crítica foi usada a reforma feita na Praça de Uruguiana, que, segundo o texto, ainda se encontrava em bom estado, “*y de la cual no se ha movido un solo mosaico*”, por ter sido uma obra de qualidade. Mais do que isso, em nossos levantamentos neste jornal referentes ao ano de 1928, encontramos a existência de um espaço diário intitulado “*En Uruguayana*” trazia fatos das ocorrências da cidade vizinha e manchetes como “*Asumió el mando el nuevo gobierno Municipal de Uruguayana*”,(29/10/1928), “*Construcción de un nuevo Templo en Uruguayana*”, (02/10/1928) ou “*Obras Sanitarias*”, (06/07/1928). Neste último artigo constava o seguinte:

“...esta sendo un hecho positivo la instalación de aguas corrientes en Uruguayana... Es un progreso que solo ciudades de cierta categoria son capaces de desfrutarlo... vemos con invidia e naturalmente com aplauso, el esfuerzo colectivo de nuestros vecinos y nos apena que Paso de los Libres, en tales sentidos, no refleje siquiera alguna de tan progressistas imágenes del espejo que constantemente nos muestra Uruguayana.”

Com isso, o trecho é demonstrativo do tipo de relações que se estabeleceram entre duas cidades, mostrando como realmente, uma interfere na outra, e uma é comparada à outra, nos muitos aspectos, inclusive urbanos. Se Paso de los Libres fazia da cidade vizinha um “espelho” de seu desenvolvimento, o contrário também viria a acontecer.

Em Paso de los Libres, somente em 1941, encontramos registros das primeiras obras sanitárias de água potável, portanto, instaladas treze anos após o início das de Uruguiana. No jornal local La Provincia, de 06/12/1941 dizia: *“En cerimônia cumprida el martes 16, a las 10, em la Plaza Independência se procedio a la inauguración oficial de las instalaciones para proveer de água potable a la ciudad de Paso de los Libres, construídas por Obras Sanitárias de la Nación.”* Ainda sobre os Melhoramentos de Paso de los Libres no início do séc XX, “La Provincia” publicou em 06/07/1928 um texto intitulado: “Notable Proyecto Municipal” em que se referia a obras de iluminação das vias públicas nos seguintes termos:

“para completar el embellecimiento de la Plaza Independência cuyos trabajos se están efectuando, la H. C. Municipal há solicitado presupuesto para la construcción de Faroles de cemento armado y comprimido los cuales em numero adecuado serán instalados em dicha plaza...”

Tudo isso mostra que a cidade argentina, aos poucos, e num ritmo mais lento do que a cidade de Uruguiana foi se desenvolvendo. Segundo escreve Otazú:

“...El incremento que quaduplicó la población em los cuarenta años que median entre fines del siglo y 1934, fue acompañado naturalmente por una expansión generalizada, con manifestaciones em todos los órdenes de actividades otorgándole una fisionomía urbana más acabada. La conjunción de estos factores de progresso había dado nuevas dimensiones al pueblo, que estaba llegando a los bordes de aquella ‘lomita arenosa’ que albergo su gérmen inicial. Las 200 manzanas (quarteirões) de su planta urbana y las 1.100 casas de material que contenía, atestiguaban la expansión alcanzada em 1937. Eran los indícios de uma vida y um paisaje urbano que diferia largamente de aquel ‘villorrio’ de principios del siglo.”⁵⁸

Também, na época da construção da Ponte, existia uma expectativa crescente na cidade. Paso de los Libres, enfim, tinha sido contemplada pela Ponte Internacional que a ligava mais facilmente a cidade vizinha de Uruguiana, e conseqüentemente, Argentina e Brasil, fazendo com que as esperanças por progresso fossem maiores.

⁵⁸ OTAZÚ. Op. Cit. P. 102. Pág.: 31



Imagem 66: Inauguração passagem do trem pela ponte. Fonte: Arquivo Municipal

A imagem acima mostra a aduana argentina ao fundo, recém construída, ao fundo, e o trem vindo pela ponte desde Uruguaiana, provavelmente, por ocasião da inauguração, em 1945.

A seguir apresenta-se a planta da cidade, do final da década de 1940, logo após a construção da ponte. Comparando-a com o a imagem nº61, de 1922, percebe-se que não houve maiores mudanças espaciais, exceto a construção d o que reflete a estagnação à qual a cidade esteve sujeita.

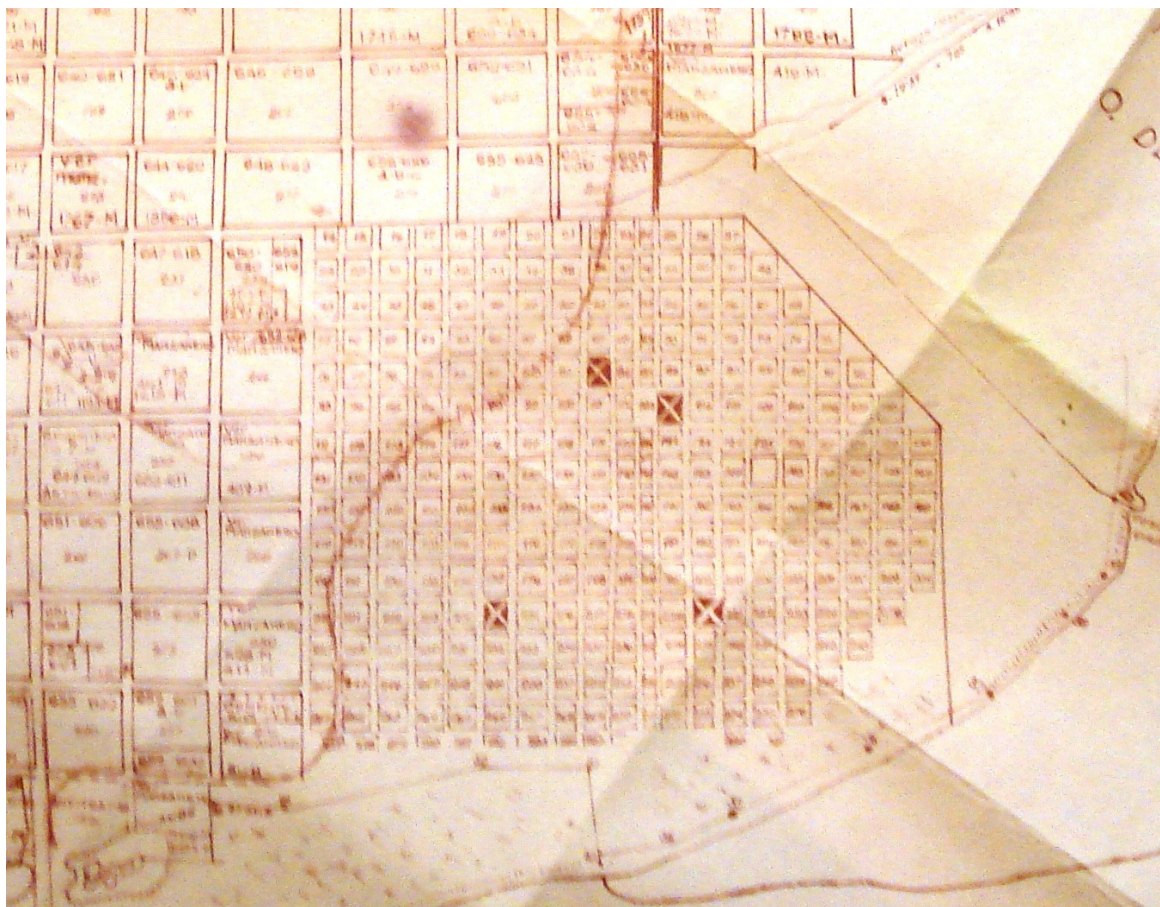


Imagem 67-Paso de los libres pós-ponte- Final década de 1940. Fonte Arquivo Municipal

Contudo, abaixo temos uma imagem de satélite de Paso de los Libres do final da década de 60. Se não é perceptível o crescimento da cidade em planta desde 1922 até a construção da Ponte em 1945 ou mais, a partir da década de 1960 percebe-se que se inicia um crescimento em direção a ponte que irá se intensificar no próximo período a ser analisado.

Além disso, percebe-se também a importância militar que tem essa cidade fronteira para seu país, ao observarmos a quantidade de quartéis e áreas militares distribuídas nesse espaço, como mostra a imagem a seguir:



Imagem 68: Aerofotogramétrico de Libres. Final década de 1960. Fonte: Prefeitura Municipal de Uruguaiana

 Áreas Militares  Av. Collón  Praça Independência

4.4- ANÁLISE DA EVOLUÇÃO CONJUNTA DAS DUAS CIDADES

Pelos dados até aqui analisados, ficou evidente que no período de 1910 a 1960, houve muitas mudanças, onde ambas as cidades, mesmo em proporções ou ritmos diferentes, transformaram suas respectivas fisionomias urbanas.

Além disso, é importante que se pense na função para a qual essas cidades se revelam nesse segundo momento. A construção da ponte ao proporcionar uma franca ligação entre o Brasil e a Argentina, fez com que a integração das cidades fosse tomada como um símbolo da aproximação dos dois países, podendo gerar trocas ainda mais intensas em todos os níveis. Após seculares confrontações em torno da definição dos limites de dominação territorial marcadas por fortes presenças

militares em ambas as margens do rio, a presença da ponte desmontou a noção de oposição, a favor de intenções de maior união entre os dois países. Por isso, esse tempo é o início de uma maneira de pensar diferente, é um período transitório da modificação conceitual que aconteceu. Esses espaços fronteiriços passaram a “soar” diferente, com uma nova conotação: começa certo “afrouxamento” de uma rigidez do pensar a fronteira, ou melhor, os espaços de fronteira. Pode-se dizer que é um começo. Claro que não podemos esquecer que por trás desse simbolismo de união, existem outros fatores importantíssimos, como os interesses alfandegários, econômicos e políticos de fortalecimento de ambos os países e até mesmo de toda a América Latina. A estratégia mudou. As constantes preocupações em torno da proteção dos territórios deram lugar a uma mentalidade de cooperação em interesses mútuos.

Com isso, voltando-se agora mais especificamente a evolução urbana dessas duas cidades e suas influências recíprocas, verificou-se de 1910 aos anos iniciais da década de 1940, a fase dos Planos de Melhoramentos Urbanos. Paso de los Libres e Uruguaiana foram saneadas, pavimentadas, iluminadas, asfaltadas, enfim, intervenções na estrutura e infraestrutura urbana que deram melhores condições de vida a ambas as populações. Os equipamentos urbanos, nesse período, começaram a aumentar nas duas cidades. Uruguaiana, no início do período, ainda mantinha uma maior aproximação com o rio, com equipamentos importantes como quartel, igreja e ainda a alfândega no porto e a Usina Elétrica estabelecidos em sua margem (Observar imagem nº30. Mapa de 1926). O antigo quartel localizado próximo ao rio deixava evidente a concepção de proteção da fronteira, evidenciado no papel de “cidade sentinela” (denominação daquela época), quando eram temidas possíveis invasões. Em Paso de los Libres, somente o porto e o posto de fiscalização estavam estabelecidos nas proximidades do rio.

No início do período, a praça central da cidade brasileira já apresentava uma densidade considerável. Além da Igreja Matriz desde 1865, outros equipamentos importantes e edifícios residenciais foram construídos a partir de 1900, como a Intendência desde 1898, o Clube Comercial desde 1901, o Banco Pelotense. Residências das famílias de maior representação nessa sociedade foram se instalando em suas cercanias. O centro da cidade tornou-se mais dinâmico e tão ou

mais utilizado que o porto. O mesmo passou a acontecer em Paso de los Libres, principalmente em torno da praça Independência e da “*Calle Real*”, atual *Collón*.

No exame de textos e notas do jornal do início do século passado percebeu-se que havia uma grande interação entre os dois municípios e também uma constante comparação. As notícias dos melhoramentos de uma cidade repercutiam na outra, e principalmente, uma servia de modelo de comparação para a outra.

Se Uruguaiana iniciou suas obras de saneamento em 1928, sendo que já existiam projetos desde 1910, essas obras repercutiram muito positivamente na cidade vizinha que iniciou a caminhada para conquistar o mesmo privilégio, já tão necessário pra seus habitantes. Porém, Libres vai ter as mesmas possibilidades apenas a partir de 1941. Além disso, através da análise populacional, começou-se a perceber aí um descompasso no desenvolvimento dessas duas cidades.

Apesar disso, em meados da década de 1940, a ponte Internacional passou a interferir bastante no espaço urbano das duas cidades. O fluxo de brasileiros e argentinos de uma cidade para outra aumentou consideravelmente, o que se fez sentir tanto na economia local como no espaço urbano. As transformações urbanas ocasionadas pela construção da Ponte ficam mais nítidas a partir de 1960, no próximo período de análise. Antes disso, percebem-se alguns acréscimos à malha urbana de Paso de los Libres, em direção a ponte, já que esta foi construída mais afastada do centro, ao contrário de Uruguaiana, onde a ponte dá acesso direto ao centro da cidade.

Analisando os números populacionais, esse é o período em que a população de uma cidade triplica em relação à população da outra. Claro que muitos fatores interferiram nessa mudança. No ano de 1950, Uruguaiana contava com uma população de 48.773 habitantes enquanto Libres 25.729, sendo que a variação desses números até essa data sempre foi praticamente o dobro, comparando-se uma com a outra. Já na última década de análise desse período, em 1960, a população Uruguaianense cresce mais do que vinha crescendo anteriormente, passando a ser o triplo em relação à cidade vizinha, com 62.634 habitantes para Uruguaiana e 23.593 habitantes para Paso de los Libres. Na Argentina, a forte concentração de capital no centro e a falta de investimentos na periferia do país

contribuíram para isso, além do mais, 1960 é um ano de uma grave crise econômica e política na Argentina, coincidindo com o auge no decréscimo populacional do “*Departamento Libreño*”. Sabe-se que as crises econômicas e políticas⁵⁹ que ocorreram na Argentina também existiram no Brasil, por vezes até mais graves, mas em Uruguaiana isso não teve reflexo no decréscimo populacional como aconteceu na cidade vizinha.



A imagem ao lado mostra duas cidades após a construção da ponte, na década de 1950, demonstrando que sua localização está diretamente ligada ao centro da cidade de Uruguaiana e um pouco mais afastada do centro de Paso de los Libres. Esse fator, faz com que futuramente a cidade de Paso de los Libres passe a se desenvolver nesse caminho “ponte- centro”. Fonte: Enrique Danilo Bruniard - “Paso de los Libres: La ciudad y la región”.

Apesar disso, não é o caso aqui de investigar-se esses aspectos econômicos, mas constata-se que em vista desse “descompasso” no desenvolvimento, Uruguaiana passa a ser referência à Paso de los Libres e que a segunda fica atrás da primeira no item desenvolvimento urbano. Inicialmente tínhamos duas cidades que eram praticamente simétricas, comparando-se nas proporções de seus respectivos países, porém a partir daqui passam a se desenvolver em ritmos muito diferentes. Mesmo assim, outras interferências resultantes da vizinhança, agora principalmente por consequência da construção da ponte ainda serão comentadas no capítulo que se segue.

⁵⁹ Tem-se como uma das crises políticas a tomada do poder pelos militares, ocorrida em ambos os países, mas com decréscimo populacional observado na cidade Argentina.

5- 3ª PERÍODO – de 1960 a 2007- Processos de Integração

Este capítulo trata do último período a ser estudado, dos anos de 1960 até os dias atuais. São analisados como se encontram hoje os espaços urbanos dessas duas cidades fronteira, salientando as influências que uma cidade, ainda na atualidade, exerce sobre a outra.

Até a década de 1960, a fronteira política era utilizada como um recurso comercial, buscando suprir aquele produto que faltava no outro país. Assim, como exemplo:

“... el café, la cachaça y el cacao faltaban en la Argentina, mientras la harina de trigo, el aceite y otros productos se necesitaban en el Brasil. Sin embargo, en la medida en que avanzaban las políticas de sustitución de importaciones, así como el gran comercio internacional, la falta de productos dejaba de ser el principal incentivo. Los grandes movimientos comerciales en una y otra dirección se vincularían, sobre todo, a la relación entre los tipos de cambio y los impuestos, que establecían diferencias en los precios de los productos más o menos importantes”.¹

Como se percebe, nesse período as relações internacionais começaram a mudar, os interesses comerciais e políticos cresceram muito, interferindo nas cidades fronteira:

“... se inició, en la percepción de los pobladores locales (da fronteira), un cambio relacionado con procesos estructurales. En términos comparativos, la Argentina comenzaba a estancarse mientras Brasil conseguía, con crisis diversas, avanzar en términos industriales. Los habitantes de frontera percibían que la producción brasilenã estaba cambiando y que artículos de consumo que anteriormente solo se conseguían en Paso de los Libres, ahora podían adquirirse a mejor precio en Uruguayana.”²

¹ GRIMSON, Alejandro. **La nación en sus límites. Contrabandistas y exilados en la frontera Argentina- Brasil**. Barcelona: Ed. Gedisa, 2003. Pág. 116.

² GRIMSON. Op. cit. P. 116. Pág. 117.

Também nessa época, passou a existir uma diferença maior no número de habitantes entre as duas cidades. A partir de 1960, Uruguaiiana passou a ter um desenvolvimento mais acelerado, conforme se observa no quadro a seguir:

Uruguaiiana		Paso de los Libres	
Ano	Total de habitantes	Ano	Total de habitantes
1940	34.818 habitantes	1934	22.401 habitantes
1950	48.773 habitantes	1947	25.729 habitantes
1960	62.634 habitantes	1960	23.593 habitantes
1970	74.613 habitantes	1970	24.996 habitantes
1980	91.497 habitantes	1980	31.137 habitantes
1991	117.456 habitantes	1991	41.129 habitantes
2000	126.655 habitantes	2000	46.117 habitantes

Tabela 04- Dados Uruguaiiana e Paso de los Libres - Comparação populacional. Fonte: BARROS COELHO (2004, p.150) e OTAZÚ (2003, p. 41)

É claro que nem sempre um maior desenvolvimento populacional é relacionado com o crescimento econômico, porém, nesse caso, é coincidente, certamente tendo aqui, alguma relação. Geralmente, a perda de habitantes gera a perda no consumo, conseqüentemente, perdas econômicas. No ano de 1960 a Argentina passou por uma grave crise econômica e política, e a cidade brasileira passou a se desenvolver em proporções maiores, sendo esse outro fator importante a observar.

Já na década de 1980, a visão de fronteira que enfatizava a função de defesa, proteção e barreira, que nesse caso já tinha sofrido uma sensível mudança após a construção da ponte, continuou a mudar. Esses anos 80 podem ser considerados como um “marco” referente à questão fronteiriça. Passou-se a discutir as possibilidades e formas de integração regional que modificavam visivelmente a maneira de pensar sobre esses locais. Segundo Grimson, “*esos proyectos no anulan*

*las fronteras, sino que modifican las características de los procesos de fronterización.”*³ Assim, “*las fronteras no son el resabio de un pasado remoto, sino que se reactualizan de modo constante a través de una diversidad de prácticas, creencias, rituales y relaciones*”⁴. Nesse contexto, pareceu-nos relevante que se discutam os aspectos de dois acontecimentos atuais, que podem ser considerados os principais fatores que influenciaram para uma mudança mais concreta na visão atual de fronteira: a criação do Mercosul e a globalização.

Primeiramente, quanto ao processo de globalização, não seria o caso, aqui, de discutir seu conceito, mas sim apresentar alguns reflexos desse processo na sociedade atual. Em um mundo globalizado, as trocas se estabelecem de formas diversificadas e aparecem novas formas de socialização. Ainda:

“... a partir de meados da década de 1970, foram intensas as modificações socioeconômicas relacionadas ao processo de internacionalização da economia mundial. Desde já, é preciso enfatizar que esse processo não é novo, mas ganhou características inusitadas e um assombroso impulso com o enorme salto qualitativo ocorrido nas tecnologias de informação. Essas mudanças permitiram a reformulação das estratégias de produção e distribuição das empresas e a formação de grandes *net works* (redes de empresas). A forma de organização da atividade produtiva foi radicalmente alterada para além da busca apenas de mercados globais: ela própria passou a ser global”.⁵

Além do fenômeno da globalização, o Mercosul - principalmente- também produziu seus reflexos nessas cidades. Pode-se dizer que ele representa uma antiga idéia de integração da América Latina, já sustentada, no início do Século XIX por Simon Bolívar e, novamente no governo brasileiro de Campos Salles, em 1900. Mais tarde, em 1935, na administração Getúlio Vargas, foram encaminhadas negociações no sentido de fazer a integração dos três países mais expressivos da América do Sul, denominado Bloco ABC (Argentina, Brasil e Chile), não se concretizando. Novamente em 1941, Brasil e Argentina fizeram um novo ensaio de uma “união aduaneira”⁶, também sem resultados efetivos em virtude de diferentes políticas diplomáticas que se manifestaram entre os dois países após o ataque japonês à *Pearl Harbor*, na Segunda Guerra Mundial. Em meados do século passado (séc.

³ GRIMSON. Op. cit. P. 116. Pág. 228.

⁴ GRIMSON. Op. cit. P. 116. Pág. 24.

⁵ DUPAS, Gilberto. **Economia global e exclusão social**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. Pág. 39

XX), a criação, em 1948, pela Organização das Nações Unidas (ONU), da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), e a assinatura do Tratado de Roma, na década seguinte, criando o Mercado Comum Europeu (MCE), provocou grande repercussão na América Latina, culminando com o surgimento, através do Tratado de Montevidéu, em 1960, da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), integrada por 11 países, não obtendo êxito, por vários motivos. Em 12 de agosto de 1980, também em Montevidéu, numa nova tentativa de buscar a integração regional, foi criada a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). As tentativas de integração com a ALALC e a ALADI, seguidas de uma longa fase de desentendimentos entre os países da região, fez com que em julho de 1986, em Buenos Aires, os então presidentes Raul Alfonsín, da Argentina, e José Sarney, do Brasil, dessem um passo decisivo na formação do MERCOSUL, com a assinatura do Programa de Integração e Cooperação Econômica Argentina/Brasil (PICE).⁷

Finalmente, em março de 1991, a Argentina e o Brasil, com a participação de dois novos parceiros, Paraguai e Uruguai, assinaram o Tratado de Assunção que formalizou a criação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL). Atualmente, unem vontade política e econômica para promover a integração entre Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela. É, contudo, um processo novo, portanto, muito tem a evoluir. Ainda, segundo Castello, é importante salientar que:

“... todo o processo de integração tem suas debilidades decorrentes, justamente, da intenção subjacente ao objetivo integracionista qual seja, aproximar realidades diferenciadas expondo e confrontando essas diferenças, e mexendo com muitos elementos e setores de atividades. Assim, é de especial relevância a construção de uma base sólida de conhecimento empírico, através do desenvolvimento de estudos e análises que possam dar conta e apontar possíveis caminhos neste processo...”⁸

Portanto, o paralelo entre os dois municípios, na atualidade, torna-se importante na medida em que a globalização e o Mercosul avançam, bem como o planejamento urbano, fazendo com que os resultados deste trabalho de pesquisa

⁶ Atual estágio do Mercosul.

⁷ D'ANGELIS, Wagner R.. Mercosul – **Da Intergovernabilidade à Supranacionalidade ?** São Paulo: Curitiba, Juruá Editora, 2000. Pág.:

⁸ CASTELLO, Iara Regina. Áreas de fronteira: Território de integração, espaços culturalmente identificados? *In*: CASTELLO, Iara Regina (org.) et al. **Práticas de Integração nas fronteiras. Temas para o Mercosul.** Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1995. Pág.:15.

contribuam para um melhor reconhecimento das interações dessas cidades tão peculiares, que são as cidades de Uruguaiana e Paso de los Libres. Conforme Müller:

“... olhar a fronteira numa perspectiva interdisciplinar, torna-se condição necessária para depreender as questões que envolvem as práticas sociais em curso, sobretudo nas áreas urbanas em especial nas conurbações. Nelas os fluxos culturais, comerciais, entre outros, complementam a vida das pessoas sobrepondo os limites da legalidade e dos marcos (e marcas) históricos”.⁹

5.1 - A CIDADE DE URUGUAIANA - 1960 - 2007

5.1.1 - Aspectos Populacionais e Socioculturais

Uruguaiana, com uma população atual de 136.000 habitantes, está situada na extremidade meridional do Brasil, no estado do Rio Grande do Sul, zona da Campanha Ocidental, distante aproximadamente 700km das capitais do Mercosul (Buenos Aires, Montevideo, Assunção e Porto Alegre¹⁰), o que atualmente é um ponto forte para relações com os países da América Latina.



Imagem 69: Vista aérea de Uruguaiana, 2007. Fonte: www.portaluruguaiana.com.br

⁹ MÜLLER, Karla Maria. *Identificação de elementos da cultura e da identidade apresentados pela mídia impressa na região da fronteira*. Trabalho apresentado na Mesa Temática Comunicação, cultura e fronteiras, **XXVIII Congresso da Intercom**. Rio de Janeiro/ RJ, setembro, 2005.

¹⁰ A cidade de Porto Alegre é considerada por muitos como “a capital do mercosul” no Brasil.

Segundo Villela¹¹, no ano de 1970, que compreende esse período, a população citadina era de 76.175 habitantes, sendo 14.873 habitantes do interior ou região rural do município. Portanto, nessa época havia uma taxa de urbanização de 80,47%. Atualmente essa população é estimada em 136.364 habitantes¹², e tem como taxa de urbanização 93%. Assim, nesses 37 anos houve um crescimento populacional de 44,13%.

Seus habitantes ainda são acostumados a constante troca com os argentinos ou “correntinos” como são geralmente chamados pelos brasileiros. O hábito de cruzar a fronteira para freqüentar os restaurantes, fazer as compras e rever amigos ou familiares é comum para os uruguaianenses, assim como também o é para os argentinos. Na aduana, tanto do lado argentino quanto do lado brasileiro é exigida a apresentação de documentos de identificação tanto das pessoas quanto dos veículos, e colocadas algumas restrições quanto à entrada de produtos. Assim, desde a construção da ponte, criou-se uma cultura de constantes reclamações por parte dos que cruzam a fronteira, devido a alguns transtornos causados pela fiscalização, ou por ficiais, tanto da parte argentina quanto brasileira. Ainda, em algumas cidades uruguaianas, fronteira com o Brasil, está sendo motivo de preocupação a considerável perda de identidade da população. Nesses locais, por exemplo, a programação da televisão brasileira é a mais assistida. Em função disso, estão sendo promovidas campanhas para o fortalecimento da identidade nacional. Trata-se desse assunto aqui, para afirmar que nas cidades estudadas, Uruguaiana e Paso de los Libres, não existe esse problema. As nacionalidades nestas duas cidades são fortes, existindo até certa “rixa” histórica entre brasileiros e argentinos, fazendo com que esse fator não seja mais abalado.

Porém, isso não diminui a característica dessas regiões da constante interação, e conseqüentemente, como tem sido destacado desde o primeiro capítulo dessa pesquisa, as semelhanças culturais e em diversos outros fatores do cotidiano urbano. Assim, as interferências tornam-se inevitáveis.

5.1.2 - Aspectos Econômicos

¹¹ VILLELA, Urbano Lago. **Uruguaiana, Ataláia da Pátria. O meio, o homem e a história**. Canoas: Editora La Salle, 1971. Pág.: 133

¹² Fonte de dados atuais: IBGE.

A situação eqüidistante das principais capitais da América Latina, além da condição de fronteira com a Argentina, dá a Uruguaiana condições privilegiadas em relação às outras cidades da fronteira Oeste.

Apesar disso, a economia da “metade sul”, região do Estado onde se encontra a cidade, vem sendo foco de estudo e de preocupação. A tradição agropecuária - produção extensiva de grãos e a criação de gado - base econômica desses municípios, tornou-se insuficiente para o desenvolvimento humano e urbano. Com isso, nos dias atuais, é vital que se estudem alternativas de renda que atraiam a sustentabilidade para a região.

O gráfico apresentado abaixo, demonstra a evolução do PIB da cidade de Uruguaiana desde 1980. Percebe-se um desenvolvimento estabilizado, com uma estagnação econômica característica dessa região do estado atualmente. “No entanto, Uruguaiana apresentou um incremento de 21% do seu PIB, a partir do ano de 2002, elemento também atrelado ao setor terciário da cidade...”¹³

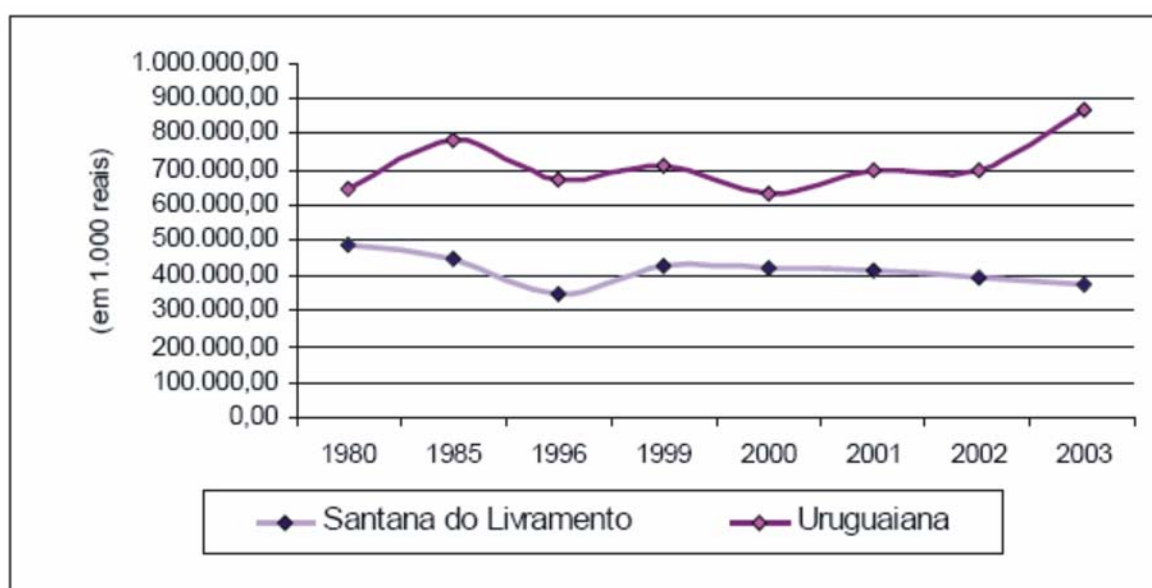


Gráfico 01. Livramento e Uruguaiana- Evolução do PIB total (em reais). Fonte: ADIALA. Pág.: 98

Além disso, o emprego formal vem crescendo no município. Ao observarmos os esquemas de evolução do trabalho formal logo abaixo, em comparação com outras duas cidades da metade sul do estado, percebe-se a importância que o setor

¹³ ADIALA, Cristiane de Souza Mota. **Efeitos de Políticas Públicas em Cidades de Fronteira: Uruguaiana e Sant’ana do Livramento (RS)**. Rio de Janeiro: UFRJ- Instituto de Geografia, 2006. Pág.: 98.

de serviços tem para esse município. Segundo Adiala, "... o grau de diversificação do mercado de trabalho formal apresenta uma relação direta com o tamanho populacional das cidades, o grau de urbanização municipal e a densidade rural." ¹⁴

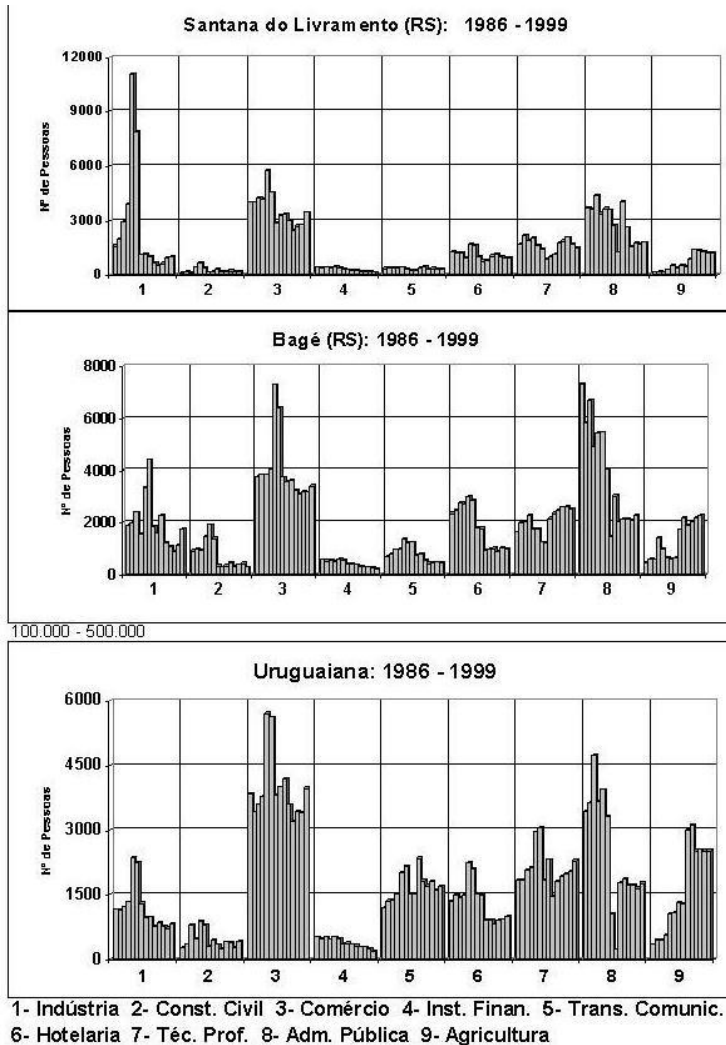


Gráfico 02: Mercado empregador de Uruguaiiana e cidades da metade sul. Fonte: Grupo Retis de pesquisa <http://www.igeo.ufrj.br/fronteiras/>

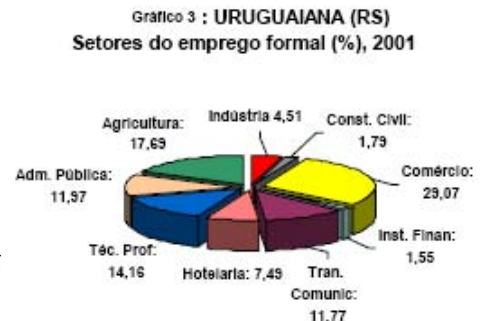


Gráfico 03: Setores de emprego formal de Uruguaiiana. Fonte: ADIALA, Pág. 27

Estes dados indicam que o comércio na cidade de Uruguaiiana, de 1986 a 1999, foi bastante forte, empregando a maioria dos trabalhadores formais. Essa relevância econômica que o comércio representa como fonte empregadora é bastante característica das cidades fronteira, pois muitas vezes esse comércio atende as duas cidades, dependendo do câmbio vigente, e ainda:

¹⁴ ADIALA. Op. cit. P. 122. Pág. 27.

“... no caso de Uruguaiana e Sant’Ana, a importância dos setores de comércio e serviços tem forte vínculo com as características pretéritas vinculados ao inicial isolamento das mesmas e ainda com as intenções locais, no que se referem à condição de cidades limítrofes, já que a variedade de relações transfronteiriças sempre foi uma característica marcante.”¹⁵

Percebe-se ainda, nos quadros demonstrados, que a agricultura, base da economia da cidade por muitos anos, ainda emprega uma considerável parte da população, e que a indústria e a construção civil necessitam de maior desenvolvimento. Porém, sua economia, mesmo que ainda fortemente baseada na agropecuária, o que vem a ser tradição local e se moderniza a cada dia, tem no setor de serviços, a maior participação no PIB municipal.

A partir de 1960, passaram a se desenvolver as operações comerciais entre os países do Prata e dos Andes, culminando finalmente na criação do MERCOSUL (Mercado Comum do Sul). Com isso, o município de Uruguaiana tornou-se o maior Porto Seco rodo-ferroviário da América Latina. Pela cidade passam diariamente, centenas de caminhões, exportando e importando mercadorias. Segundo dados, 80% do comércio com os países do Mercosul é feito através do Porto Seco de Uruguaiana¹⁶. Pode-se dizer que este fluxo é quase constante e tende a aumentar gradualmente, desenvolvendo na cidade serviços como o despacho aduaneiro, transportadoras e oficinas mecânicas, gerando, com isso, renda à população local. O fluxo de carros também é elevado, já que as cidades de Paso de los Libres e Uruguaiana mantêm uma boa relação comercial e, um comércio de pequeno porte que muda de direção de tempo em tempo, estabelecido pelas leis de câmbio vigentes. Se a moeda brasileira está em baixa, os argentinos tomam conta do comércio de Uruguaiana, assim como, quando a moeda argentina está em baixa, os brasileiros fazem suas compras em Paso de los Libres. Nesse período, “o comércio de Uruguaiana evoluiu em termos qualitativos e quantitativos”¹⁷.

Em se tratando do setor industrial local, “... o município já teve, num passado recente, um setor industrial bem mais pujante e mais dinâmico relativamente ao que

¹⁵ ADIALA. Op. cit. P. 122. Pág. 28.

¹⁶ BARROS COELHO, Francisco. (org.). **Diagnóstico sócio econômico de Uruguaiana**. Uruguaiana: PUCRS, 2004. Pág. 349.

¹⁷ BARROS COELHO. Op. cit. P. 124. Pág. 347.

se observa nos últimos anos”¹⁸, situação essa que se repete na maioria das cidades da metade sul do estado, umas com mais e outras em menor grau de escassez. Segundo Barros Coelho:

“pode-se dizer que os fatores decisivos para o não desenvolvimento industrial foram estruturais: a falta de tecnologia para a produção (maquinaria), a distância do município dos grandes centros e a precariedade dos meios de transporte e falta de energia elétrica; e conjuntural: a falta de mão-de-obra qualificada”.¹⁹

5.1.3 - Aspectos Políticos

A partir da década de 1960, cresceram as intenções políticas e econômicas de integração entre os países latinoamericanos. Primeiramente, nessa mesma década, um importante tratado político internacional interferiu economicamente nas cidades de Uruguaiana e Paso de los Libres: a Associação Latinoamericana de Livre Comércio (ALALC), impulsionando o comércio internacional de cargas. Na década de 80 foi sucedido pela Associação Latino-Americana de Integração, e em 1988, o Tratado de Integração, Cooperação e Desenvolvimento, assinado entre ambos os países, fixou como meta o estabelecimento de um mercado comum, ao qual outros países latino-americanos poderiam se unir.

Iniciava-se aí o Mercado Comum do Sul, (MERCOSUL), que se estabeleceu em 1991, e com ele, uma mudança já consolidada sobre a maneira de perceber os espaços de fronteira. A partir de 1995, implantou-se outra etapa prevista pelo Mercado Comum do Sul que seria a União aduaneira, na qual todos os signatários poderiam cobrar as mesmas alíquotas nas importações dos demais países (Tarifa Externa Comum).²⁰ Esse processo interferiu formalmente na Estrutura das Aduanas de ambas as cidades: essa unificação fez com que a edificação onde funcionava a aduana brasileira fosse desativada e todo o controle (brasileiro e argentino), passasse a ser feito “no lado de lá”.

Atualmente, o Ministério da Integração Nacional, no Brasil, já começa a buscar novos caminhos para as cidades fronteira. Uruguaiana e Paso de los Libres estão nomeadas pelo Ministério como “cidades gêmeas prioritárias”, pois segundo

¹⁸ BARROS COELHO. Op. cit. P. 124. Pág. 335.

¹⁹ BARROS COELHO. Op. cit. P. 124. Pág. 127.

ele, são cidades fronteira que apresentam relação mais crítica e evidente com os países vizinhos. A proposta do Ministério é fazer com que haja desenvolvimento das potencialidades locais, porém de uma forma mais articulada. Finalmente, chegamos a uma fase onde começam a pensar em políticas específicas para essas regiões.

Em Uruguiana, tem-se o Comitê de Fronteira, criado desde a época pós-construção da ponte. Esse comitê é composto por representantes de alguns órgãos de cada cidade, para resolver os assuntos relacionados às questões políticas locais de interesse mútuo. Mais recentemente as discussões foram sobre a possibilidade de uma reavaliação técnica estrutural da ponte, pelo grande aumento no número de caminhões que constantemente ficam parados, muitas vezes junto com o trem de carga. Levantou-se a possibilidade, até mesmo, da construção de outra ponte, o que poderia evitar os transtornos causados pelo grande acúmulo de caminhões. Outro assunto recente dessa Comissão, seria sobre a construção de aduanas na saída das duas cidades (saída para o país). Assim o tráfego e o comércio entre os moradores dessa fronteira seriam livres, sendo que já se percebe aí uma vontade política de que se estreitem ainda mais as relações entre as duas cidades. Com isso, não haveria mais fiscalização entre seus habitantes, ao cruzar a fronteira. Além dessas, muitas outras são as questões discutidas por essa comissão, sempre no intuito de promover a integração ou resolver problemas relacionados a ambos os municípios. Essas são questões a serem discutidas, e quem sabe, futuramente viabilizadas pelos poderes nacionais e locais, provavelmente com repercussão no espaço urbano de ambas.

5.1.4 - Aspectos Locacionais

a) Quanto ao crescimento e desenho urbano;

Nesse período, o traçado xadrez original teve continuidade e é predominante até os dias atuais. O perfil largo das ruas facilitou o fluxo de veículos à medida que a cidade foi se desenvolvendo, sem a necessidade de maiores intervenções para o melhoramento e alargamento das vias públicas. Porém, apesar da predominância da quadrícula, partir da década de 60 os projetos habitacionais em novos loteamentos que passaram a acontecer ao longo dos principais acessos, começaram a dar uma

²⁰ <http://pt.wikipedia.org/wiki/Mercosul>

nova configuração à malha urbana na periferia da cidade, como está demonstrado nos mapas a seguir:

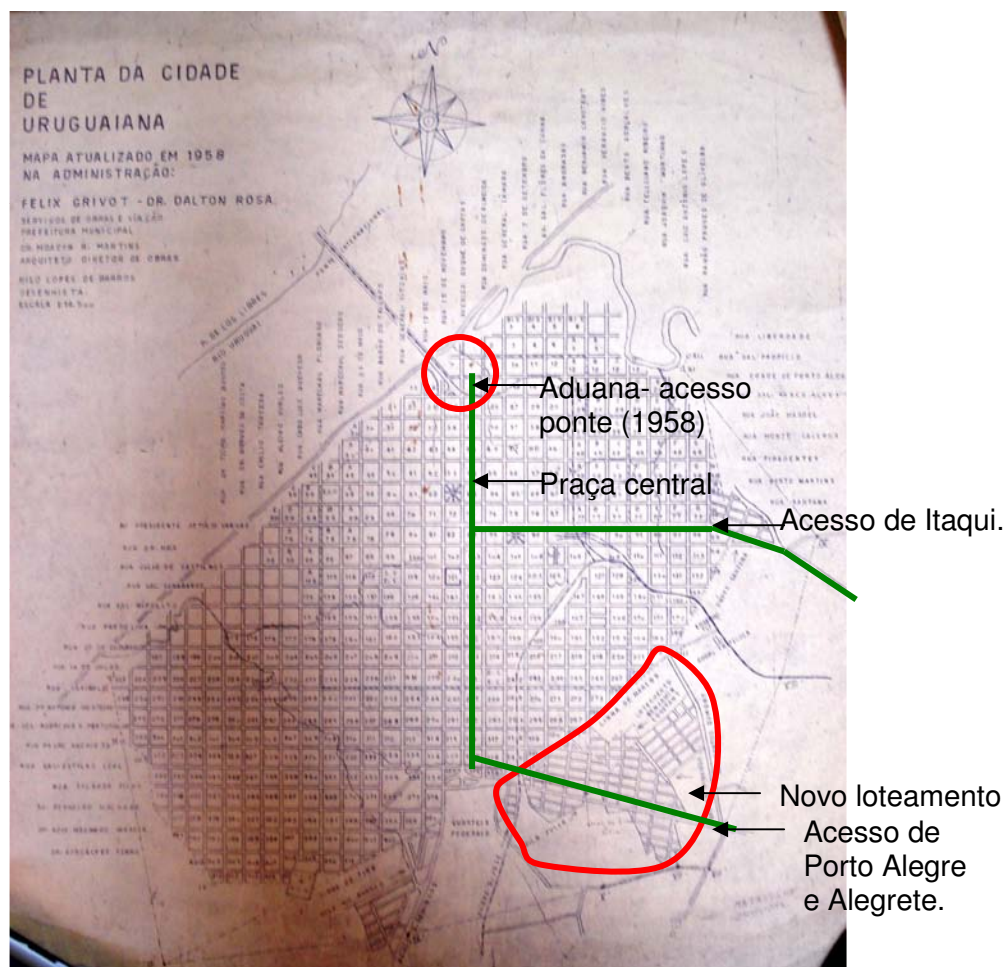


Imagem 70-Levantamento Planimétrico de Uruguaiana,1958 - Fonte: Arquivo Municipal

Ainda, nessa data, o acesso da e para a Ponte Internacional ainda se dava pela rua central, Duque de Caxias, passando pela praça central da cidade e encontrando a Av. Presidente Vargas, que leva aos municípios vizinhos. O acesso da Capital do estado e de Alegrete se dava pela Rua Duque de Caxias, atravessando a malha urbana para chegar a ponte Internacional. Esse trajeto fazia com que turistas, viajantes e até mesmo cargas de transportes, importações ou exportações, entrassem na cidade, gerando um movimento comercial mais intenso.

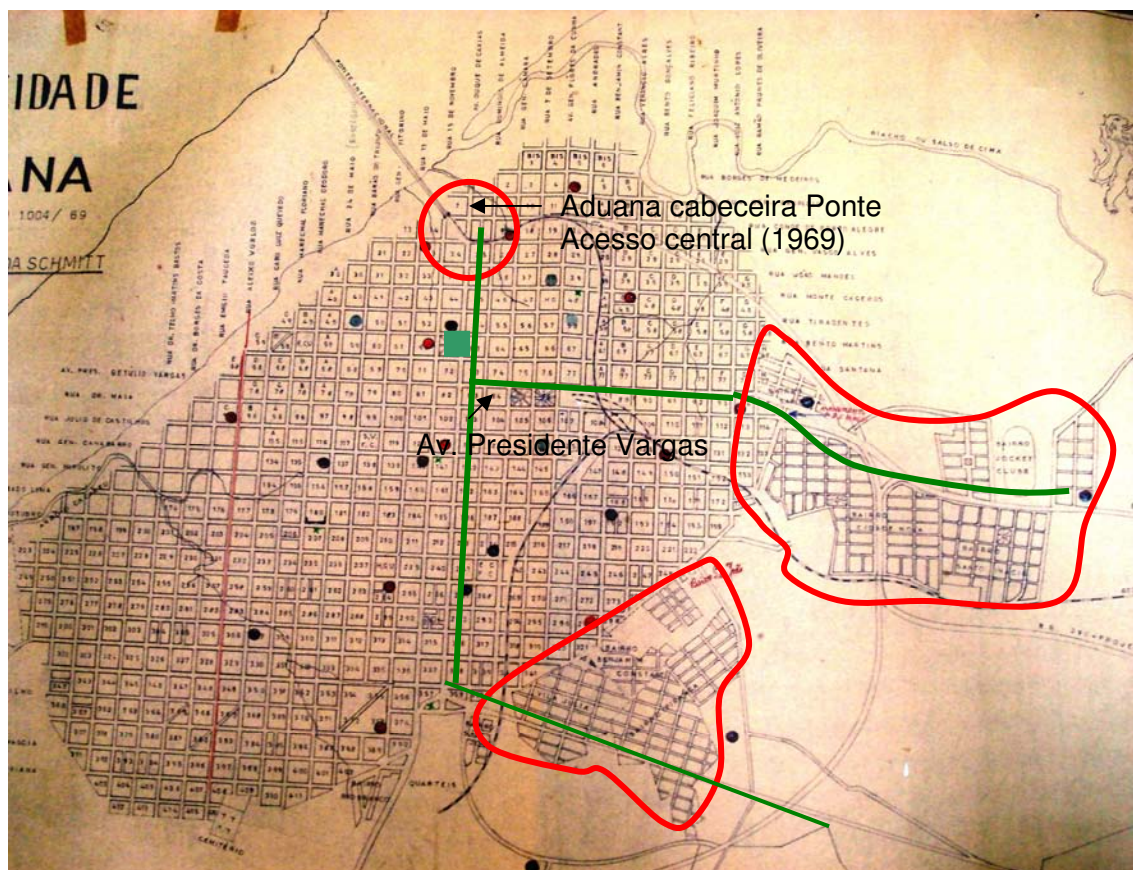


Imagem 71-Levantamento Planimétrico de Uruguaiana, 1969- Fonte: Arquivo Municipal

A imagem acima, do ano de 1969, demonstra o fluxo planejado originalmente de ida e vinda para a Argentina. O viajante, ou morador de Paso de los Libres era levado ao centro da cidade para depois encontrar a via principal de saída para a Capital ou outras localidades. Além disso, podemos perceber um maior crescimento periférico, que não segue mais a malha existente e se desenvolve linearmente, ao longo das BRs 472 e 290.

Foi com o aumento do volume de cargas e caminhões que passavam pelo centro da cidade para atravessar à fronteira, que surgiu a necessidade de modificar o sistema viário de acesso à ponte, com a construção de uma nova aduana periférica, cuja construção foi iniciada no final da década de 1960. O acesso original assim como a alfândega brasileira existente na cabeceira da Ponte Internacional foram inutilizados e a área foi cercada. Uma nova Aduana foi edificada, fazendo com que o fluxo da BR tivesse acesso opcional direto a esta. Além disso, foi construído um anel viário periférico, facilitando entrada e saída de caminhões, sem atravessar o centro. Nesse período aumentaram os loteamentos ao longo do anel periférico que contorna o perímetro urbano a leste. No ano de 1973 a BR 290 foi asfaltada, ligando

Uruguaiana a Porto Alegre e melhorando as condições de acessibilidade à fronteira. Assim, criou-se um novo trajeto Paso de los Libres/ Uruguaiana. Quem vem da Argentina não precisa passar por dentro da cidade para seguir a Porto Alegre, assim como quem vem de Porto Alegre com destino a Argentina, não precisa entrar em Uruguaiana.



Imagem 72: Acesso central à ponte foi cercado.
Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 73: Nova aduana a partir de 1970.
Fonte: Pesquisa de campo da autora.

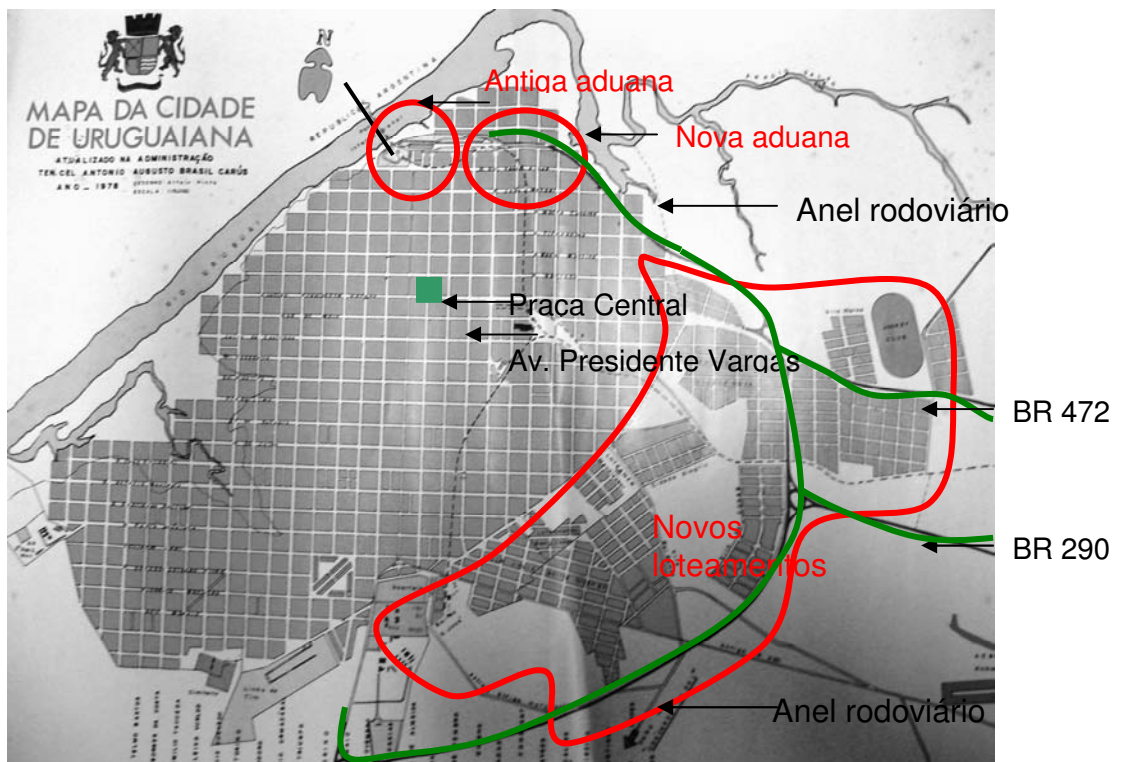


Imagem 74-Levantamento planimétrico de Uruguaiana, 1978- Fonte: Arquivo Municipal

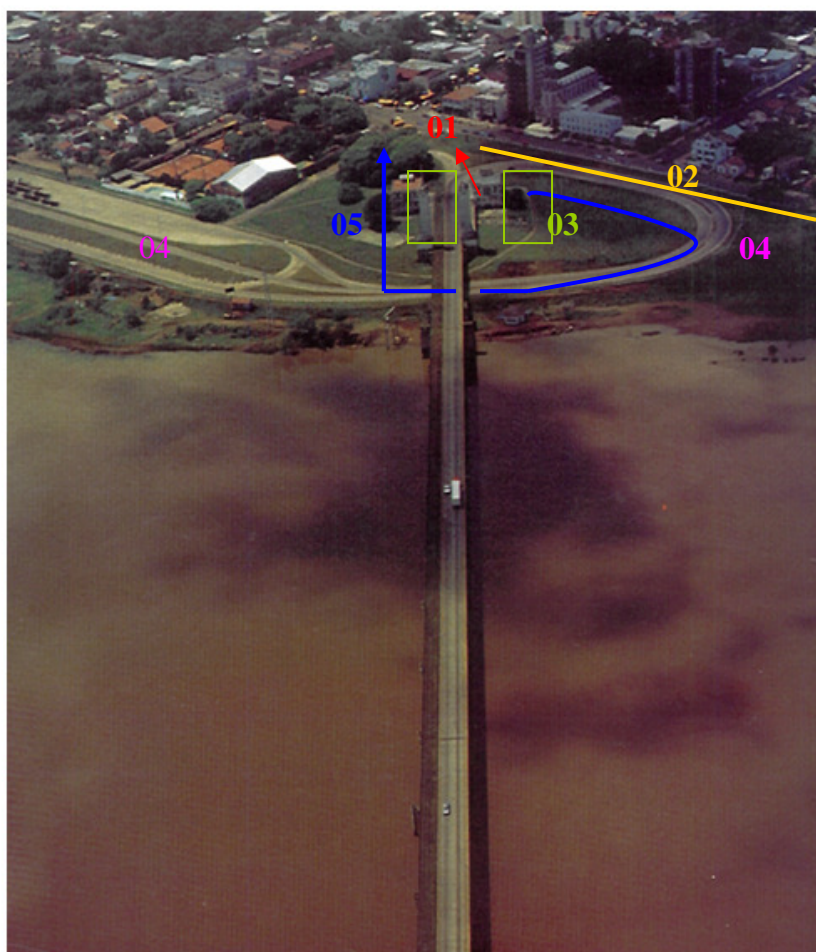


Imagem 75: Ponte no lado brasileiro. Fonte: www.portaluruguaiana.com.br

01- Acesso direto original bloqueado desde a década 70 de até julho de 2007.

02- Cerca separando área pública da área da ponte.

03- Primeiras instalações aduaneiras pós ponte, já desativadas.

04- Acesso à aduana periférica, também atualmente desativada, porém, até julho de 2007, foi única entrada e saída da ponte permitidos pelo plano viário.

05- Reforma do plano viário permitindo que os automóveis voltem a acessar diretamente o centro da cidade, (ano de 2007).

Nos dias atuais, a segunda aduana brasileira, construída na década de 70, não opera mais como tal. Com a formação do MERCOSUL, uma das etapas do tratado era constituir a Aduana Integrada, mantendo em funcionamento em apenas um dos países, sendo que nesse caso foi utilizado o prédio no lado argentino. Assim, quem vai para Paso de los Libres, é fiscalizado pelo órgão argentino, e quem vem de Paso de los Libres para Uruguaiana, é fiscalizado pelo órgão competente do Brasil, mas tudo em uma mesma aduana, facilitando assim o escoamento do tráfego.

Outras intervenções recentes, nesse ano de 2007, foram finalizadas, novamente interferindo no movimento de tráfego em Uruguaiana. O acesso original da cabeceira da ponte foi reaberto apenas para veículos leves. O anterior (da década de 70) foi mantido para o escoamento de caminhões e também automóveis.

Assim, com a reativação desse acesso importante da cidade, espera-se que haja mudanças de interferência direta no cotidiano urbano local.

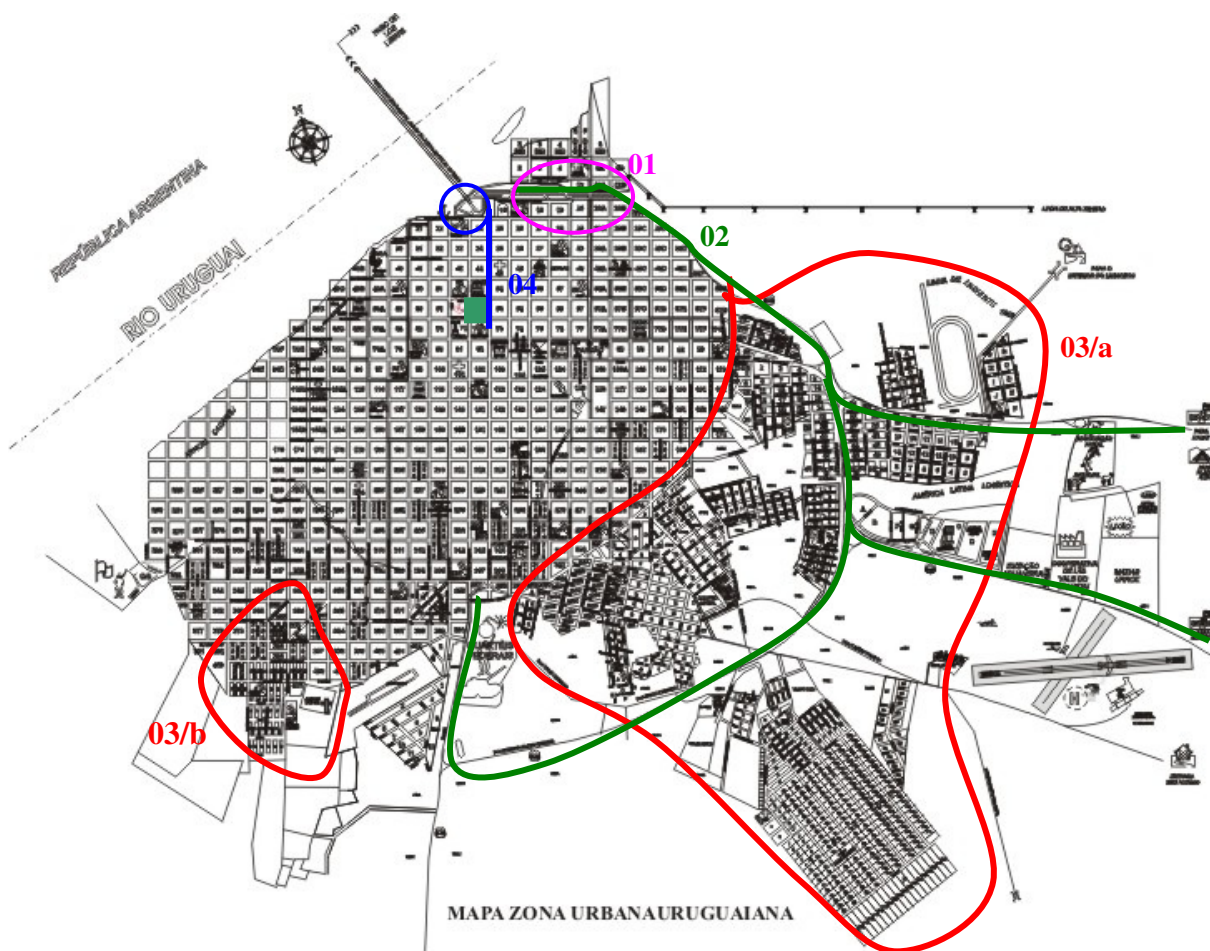


Imagem 76-Levantamento planimétrico atual de Uruguaiana, 2006- Fonte: Prefeitura Municipal

01- Aduana construída na década de 1970, hoje desativada, porém até pouco tempo a única passagem dos caminhões e automóveis que vem da Argentina.

02- Anel rodoviário construído também na década de 70, facilitando o escoamento de caminhões pela periferia da cidade.

03/a- Crescimento que não obedece ao traçado estabelecido para a cidade inicialmente, nem mesmo dão seqüência as vias existentes. Loteamentos residenciais populares.

03/b- Pequeno crescimento que obedece o traçado preexistente, porém, para um melhor aproveitamento dos quarteirões, existem vias subdividindo o espaço da quadra tradicional de 132mX132m.

04- “Reabertura” do caminho original do tráfego de veículos da ponte, a partir de 2007.

Sobre o fator crescimento, a cidade encontra-se “estrangulada”, á leste, pelo anel rodoviário, sendo que, se não houver interferências do governo local, o município irá se expandir ao longo das BRs, o que não seria uma situação de “excelência” no que se refere ao espaço urbano. Nas direções norte e sul, Uruguaiana possui áreas alagáveis com o Arroio do Salso “de cima”- a norte- e o Arroio do Salso “de baixo”, a sul, sendo que a última área ainda tem condições de abrigar uma expansão considerável.

Além disso, o desenvolvimento se dá “de costas” para o Rio Uruguai. Esse fato não diminui a importância e o significado de cidade fronteira para seus habitantes. Existem projetos para a execução de uma avenida Beira Rio nunca executados. Ocorre que, como esse setor é uma área alagadiça, os custos para obras de aterro e investimentos no local tornam-se inviáveis pela atual situação econômica que passa o município. Essa área que poderia ser um atrativo econômico com terrenos mais nobres e de maior valor aquisitivo, de lazer e até mesmo turístico para a cidade torna-se um local pouco utilizado e valorizado. Devido à importância e a preocupação que a população tem pelo rio Uruguai, escreveu Villela em 1973:

“Uruguaiana está constituída num dos maiores portos comerciais do País; é necessário que atentemos devidamente para esta situação privilegiada a fim de tirarmos as vantagens que ela nos pode oferecer, carregando para o erário os meios necessários ao atendimento do progresso desta cidade. Há empreendimentos a espera do administrador que os enfrente, como a construção da Avenida Beira Rio, que por si só imortalizará aquele que a realizar, pois mudará completamente a feição de Uruguaiana. Sabemos que é obra que exigirá investimento de vulto, mas sabemos também que a riqueza que está se escoando pela Ponte Internacional poderá ajudar a realiza-la. É justamente na grandiosidade do empreendimento que está o mérito de quem o realiza.”²¹

Mesmo em certa decadência econômica, característica atual das cidades da metade sul do Estado, a partir dos anos 60 até hoje o município passou por uma verticalização, comum nas cidades brasileiras, mudando muito da fisionomia local. A partir daí apresentou certo descompasso em relação ao desenvolvimento da cidade vizinha, percebidos facilmente, ao andarmos pelos dois municípios. Mesmo assim, esse descompasso não diminui a possibilidade de influências urbanas de uma

²¹ VILLELA. Op. cit. P. 121. Pág. 155.

cidade sobre a outra. Uruguaiana, nesse período, passou por intervenções viárias importantes, desde a construção da ponte e o grande aumento de fluxo de cargas que passam de um país para o outro. Essas intervenções são os resultados da posição limítrofe em que a cidade se localiza.



Imagem 77: Uruguaiana vista da cidade vizinha. Fonte: Pesquisa de campo da autora.

Contudo, ao analisarmos o espaço urbano, não se pode esquecer da arquitetura, como sendo um dos principais equipamentos inseridos nesses espaços, possibilitando marcar uma época ou um lugar, fazendo parte desse cotidiano urbano fronteiriço que se está estudando. Além disso, é importante que fique claro que nem sempre o crescimento em altura é algo positivo em uma cidade. Ele deve ser controlado através dos planos diretores e pelos técnicos do município. Nesse caso, a construção das edificações em altura foi um dos símbolos do crescimento econômico de Uruguaiana, sem julgar aqui a qualidade dessa arquitetura. Porém, com essa verticalização, infelizmente muitas edificações de grande valor contextual e arquitetônico do período inicial foram destruídas. Pode-se dizer que desde a construção da Ponte Internacional, a arquitetura modernista passou a estar presente na cidade de Uruguaiana, com a construção dos primeiros edifícios da Aduana Brasileira na cabeceira da ponte.

Já na década de 60 temos obras importantes, como a Avenida Presidente Vargas, a principal da cidade, que passou por várias etapas de reformulações desde a década de 30, e que veio a modificar visivelmente a aparência da cidade. Ainda nessa reformulação, entre as décadas de 50 e 60, foram construídos, ao longo dessa Avenida, alguns prédios públicos, exemplares da arquitetura modernista, que também simbolizam uma mudança na fisionomia da cidade como o Mercado Público, o Posto de Saúde Municipal e um espaço Cívico. Vejamos então as imagens da evolução dessa rua que vai se tornando, ao longo dos períodos analisados, a avenida mais importante da cidade.

- A evolução



Imagem 78: 1) Primeiras obras, ainda na fase do saneamento, ruas ainda não pavimentadas, ainda nomeada Av. Riachuelo, e um canteiro central, provavelmente década de 30. Fonte: Arquivo Municipal

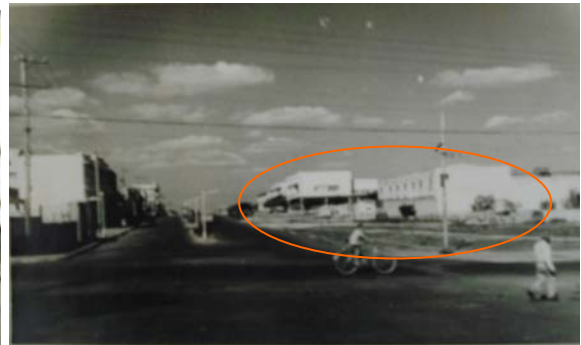


Imagem 79: 2) Década de 50, com um canteiro central, já pavimentada, mas ainda não utilizando toda a largura prevista. Início das obras das edificações públicas modernistas. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 80: 3) Década de 60, com dois canteiros e já com edificações públicas modernistas à direita. Nomeada Av. Presidente Vargas. Fonte: Arquivo Municipal



Imagem 81: 4) Década de 70, somente com um canteiro central e marcação com Palmeiras. Fonte: Arquivo Municipal

Imagem 82: 5) Atualmente é a principal avenida da cidade, localizando-se no centro da malha urbana, ligando o acesso da capital ao centro. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 83: Mercado público Municipal. Av. Pres. Vargas. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 84: Centro de Saúde Municipal. Av. Pres. Vargas. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 85: Centro cívico da cidade. Av. Presidente Vargas. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 86: Centro cívico da cidade. Av. Presidente Vargas. Fonte: Pesquisa de campo da autora.

Pode-se também destacar algumas residências que simbolizam essa época dos anos 60.



Imagem 87: Residência unifamiliar. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 88: Residência unifamiliar. Fonte: Pesquisa de campo da autora.

Além disso, é importante que se analise as leis urbanas vigentes desse período. A cidade, como foi exposto anteriormente, teve uma primeira proposta de Plano Diretor em 1943, de autoria do arquiteto Demétrio Ribeiro e o engenheiro urbanista Edvaldo Pereira Paiva. Porém na época não houve interesse da Prefeitura Municipal e o Plano não foi implantado. Assim, somente em 1988, foi implantado o primeiro Plano Diretor de Uruguaiana. Este foi um estudo de cinco anos, com uma equipe que pesquisou e trabalhou para a concretização do Plano desde 1983.

Muitas questões e normas para o crescimento urbano foram especificadas e discutidas, mas nem sempre foram devidamente aplicadas. Um exemplo podem ser os loteamentos populares que começaram a se desenvolver na periferia da cidade, que não seguiram nem mesmo o traçado viário existente, como foi visto nas plantas apresentadas anteriormente. Para exemplificar, pode-se citar um artigo do Plano Diretor, da lei nº 1992/88 que diz:

“Art. 4º- O parcelamento do solo para fins urbanos será realizado na forma de loteamento, desmembramento, fracionamento e subdivisões.

§ Único – Considera-se subdivisões de quarteirões a partilha de um quarteirão regular, com dimensões de 132m x 132m, constantes de malha urbana do Município, com a abertura de novas vias de circulação, desde que estas mantenham a estrutura formal da atual malha urbana, ou seja, projetadas nos sentidos Leste/Oeste e Norte/Sul. Nestes casos será obrigatória a destinação de 5% (cinco por cento) da área total dos lotes oriundos do desmembramento para uso institucional.”

Art. 5º - Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, modificação ou ampliação das já existentes.

§ Único – Equipar-se-ão aos loteamentos, para efeitos desta lei, os arruamentos que se constituírem em abertura ou prolongamento de vias realizadas por particulares, mesmo que estas tenham sido previstas pelo Município.

Art. 6º - Considera-se desmembramento a subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias em prolongamento, modificação ou ampliação das já existentes.

Art. 7º - Considera-se fracionamento a subdivisão de uma gleba ou lote em dois ou mais lotes destinados à edificação, desde que atendidos os seguintes requisitos:

I – Seja aproveitado o sistema viário existente, sem que se abram novas vias sem que se prolonguem, modifiquem ou ampliem as já existentes;

II – O imóvel a ser fracionado tenha área igual ou inferior a 17.424,00 (dezessete mil quatrocentos e vinte e quatro metros quadrados).

Anos	Pop. total	Pop. urbana	Pop. rural
1947	25.729	11.665	14.064
1960	23.593	15.084	8.509
1970	24.996	17.341	7.655
1980	31.137	24.112	7.025
1991	41.129	34.972	6.157
2001	46.117	41.704	4.413

Tabela 5 - Dados populacionais Paso de los Libres- Fonte de dados: OTAZÚ (2003, p. 41)

Percebe-se que a partir do início desse período, 1960, é que a população passa novamente a crescer, depois de um período de crise e decréscimo no número de habitantes, provocado mais provavelmente pelo esvaziamento do contingente militar na época, e pela crise política e econômica vivida na Argentina na década de 60, como já foi comentado anteriormente.

Quanto à questão da troca cultural que existe atualmente, segundo pesquisa realizada na área, podemos citar a seguinte afirmação:

“La complejidad del “espacio social” aumenta cuando la sociedad rectora, está en la “frontera” de una “región”, y aún más específicamente en la frontera del territorio nacional. Aquella sociedad por su situación tiene componentes mixtos, algunos similares a la sociedad localizada al otro lado del límite internacional convencional...”²²

Porém, quanto à identidade cultural dessa população, pode-se dizer que *“... no ofrece resistencia para mantener sus características específicas, al mismo tiempo que se articula con la sociedad vecina, sin olvidar, que la sociedad vecina también tiene su espacio social, en una frontera y región diferenciadas.”²³*

5.2.2- Aspectos Econômicos

²² OTAZÚ, Maria Inês, FERNANDEZ, Cristian. **Propuesta de Reordenamiento Urbano de Paso de los Libres**. Acuerdo UNNE - Municipalidad de Paso de los Libres. Corrientes. 2003. Pág. 04.

²³ OTAZÚ. Op. cit. P. 138. Pág. 04.

A cidade localizada a leste da Província de Corrientes, na Argentina, se caracteriza por ser o centro urbano de maior hierarquia da costa do Rio Uruguai, a segunda maior aduana daquele país, ter o complexo terminal de cargas (automotor), COTECAR, possuir pecuária extensiva paralelamente com plantações de arroz, o que a qualifica como centro fronteiriço de importância na sua região.

A vizinhança com a cidade brasileira, *“... condiciona y define la característica forma de vida de la sociedad libreña, siendo su principal fuente de ingresos el intercambio comercial que se genera entre ambas localidades, a veces a favor de uno o otro de acuerdo a los vaivenes del mercado cambiario.”*²⁴

No início desse período, a significativa perda populacional, devido a proporção do total da população, teve interferência nos setores comerciais e de serviços. A partir da década de 1970 inicia-se uma fase de maior estabilidade.

Com a economia praticamente voltada para a agricultura e pecuária, a agricultura arrozeira também acabou se desenvolvendo. O aumento do intercâmbio comercial devido à diminuição das barreiras e custos alfandegários instituídos na criação da zona de livre comércio, fez com que crescesse o mercado arrozeiro na Argentina.

Segundo Otazú²⁵, sem dúvida, levando em consideração as flutuações da economia nacional, a pecuária é a atividade “matriz” e o “suporte” que gera a estabilidade na região *Libreña*. As terras dedicadas a essa atividade alcançam 94% do total do departamento, sendo Paso de los Libres um dos departamentos que dedica maior porcentagem de terras para essa atividade.

Quanto ao setor secundário, é quase nulo, em consequência da grande centralização de poder, existente na Argentina e fixado na região de Buenos Aires. Portanto:

“las marcadas desigualdades que presentan las provincias del país en su estructura económica se reflejan en sus estructuras ocupacionales, donde la falta de un sector industrial desarrollado, donde la mayor parte de la población se dedica a las actividades del sector primario, en las zonas rurales, y al sector terciario, en las

²⁴ OTAZÚ. Op. Cit. P. 138. Pág. 70.

²⁵ OTAZÚ. Op. Cit. P. 138. Pág. 62

ciudades, donde el empleo público es la principal fuente de trabajo, porque no hay alternativas económicas, con el consiguiente achicamiento del Estado, con graves consecuencias sociales, ocupando una proporción muy elevada de la población activa”²⁶

Já no setor terciário, o comércio, é instável, pela constante mudança cambial entre os dois países. Com a crise econômica que se abateu recentemente sobre a Argentina, o comércio da cidade de Paso de los Libres também sofreu duras consequências. Atualmente, a cidade aos poucos vai abrindo novos estabelecimentos e a população passa por um processo de reestruturação econômica. Assim:

“... las aglomeraciones fronterizas están separadas formalmente por una división política y, en algunos casos por un elemento natural, como un río o una cadena montañosa; aun así, los centros a uno y otro lado de la frontera funcionan en forma complementaria y con estrecha dependencia mutua.”²⁷

Segundo Müller²⁸, “As condições de vida da população de Paso de los Libres são bem piores do que a dos moradores de Uruguaiana. A cidade argentina, situada na província de Corrientes, cuja capital recebe o mesmo nome, está empobrecida, com aparência de abandono. Localizada no nordeste da Argentina, é considerada uma das regiões mais pobres do País. A província está falida e acumulou uma dívida interna maior do que a dívida externa do Paraguai. Sua administração sofreu intervenção do governo federal argentino que designou um representante para por fim a crise vivida pela província.” Isso ocorreu no ano de 2000, onde esse interventor criou uma moeda para pagar o funcionalismo público que estava com seus salários atrasados. Esse “bônus” chamado CECACOR (*Certificación de Obligaciones de la Provincia de Corrientes*) poderia prejudicar o comércio com Uruguaiana, que, nessas condições, foi obrigada a aceitar a nova moeda instituída na cidade vizinha.

Essa situação atualmente já está normalizada, o CECACOR não existe mais e o comércio da cidade de Paso de los Libres está sendo muito favorecido com os compradores brasileiros em virtude do câmbio.

²⁶ OTAZÚ. Op. Cit. P. 138. Pág. 60

²⁷ OTAZÚ. Op. cit. P. 138. Pág. 02

²⁸ MÜLLER, Karla Maria. *Cenários para pensar a comunicação fronteira: Uruguaiana- Libres e Livramento- Rivera*. Artigo apresentado no **XXIV Congresso Brasileiro de Comunicação**-Campo Grande/ MS, setembro, 2001. Pág.: 07

5.2.3- Aspectos Políticos

No período da década de 1960 aos dias atuais, ocorreu a transição da percepção no conceito de fronteira e essas visões acompanham as ações políticas exercidas sobre esses espaços. No início do período, esses locais eram tidos como “sentinelas” do país, cidades militarizadas, distantes do poder central, mas com muitos projetos de integração nacional, na tentativa de evitar maiores trocas culturais com o país vizinho. Além disso:

“Tanto el gobierno militar de 1966-1973 como el de 1976-1983 dictaron normas especiales para las fronteras con el objetivo de “desarrollo e integración”. Las debilidades económicas y demográficas de sectores de las fronteras argentinas, se argumentaba, las tornaban vulnerables, por lo que se hacía imperativo “asegurar la integración de esos territorios al resto de la Nación”²⁹.

Assim, juntamente com as políticas de militarização e proteção das fronteiras, nessa época, havia políticas para o desenvolvimento e integração ao centro de comando do país, resguardando a “integridade territorial” através do desenvolvimento.

Grimson cita ainda um trecho do decreto argentino 2336, objetivo 2.6 de 1978, que dizia: *“desarrollar una infraestructura social capaz de servir a la población existente y futura en sus necesidades sanitarias, habitacionales, previsionales, educativas y de recreación, almismo tiempo que promover la elevación de sus niveles socioculturales, a través del acceso a pautas de comportamiento social, acordes con el ser nacional.”³⁰* Nessa época ditatorial, o governo tinha como “lema” para as regiões fronteiriças povoar, intervir, defender, promover, integrar (não ao país vizinho), “argentinizar”.

Percebe-se, nesses tempos, a intenção de fortalecimento das áreas de fronteira garantindo assim a proteção do Estado Nacional e a preocupação em manter forte a cultura do país nesses locais. Esse é um período transitório, pois, posteriormente com novos governos democratas, com a dinamização do comércio internacional e a criação do MERCOSUL, percebe-se que houve um realinhamento

²⁹ GRIMSON. Op. Cit. P. 116. Pág. 113.

³⁰ GRIMSON. Op. Cit. P. 116. Pág. 113.

destas metas que se materializavam na necessidade de uma maior integração política e econômica e inclusive cultural (o aprendizado da língua) com o país vizinho. A Província de Corrientes³¹ está subdividida em 25 cidades ou “departamentos” com poderes políticos e administrativos próprios, sendo que dentre esses está Paso de los Libres que se subdivide em outros cinco centros urbanos: *Bonpland, Tapebicuá, Padre Pucheta, Cabred* e a própria.

5.2.4- Aspectos Locacionais

a) Quanto crescimento e desenho urbano;

A situação urbana atual da cidade de Paso de los Libres é o reflexo da crise e empobrecimento enfrentados por essa população recentemente. Apesar disso, ao observar-se a planta urbana, nota-se alterações e algum crescimento, também nesse período.

Sua estrutura urbana tem como fator determinante o fato de ser um espaço fronteiriço, ponto de intercâmbio, aonde as vias de comunicação e transporte vêm tendo uma importância fundamental em seu desenvolvimento. O crescimento da cidade se dá ao longo dessas vias de transporte e em direção a Ponte, deixando claro o fortalecimento da união entre os dois municípios.

O território da cidade está dividido em “pueblo” e “chácaras”, sendo que foram nomeadas chácaras de 1ª e segunda sessão. O “Pueblo” (que seria a parte urbana) está localizada na zona de chácaras de 1ª sessão, rodeada pelo rio Uruguai, limite internacional, pelo Arroio Yatay e pelo Arroio da Despedida, sendo que as áreas próximas ao rio e a esses arroios são todas inundáveis.

A zona de chácaras de 1ª sessão é a que incorpora o espaço urbano, sendo que atualmente a cidade ocupa aproximadamente 35% dessa zona. A área urbana se expande em direção noroeste e também em direção a ponte, sudoeste. Essas zonas de “chácaras” são corriqueiras nas cidades Argentinas e estão presentes desde a fundação das cidades.

³¹ Província equivale a Estado, no Brasil

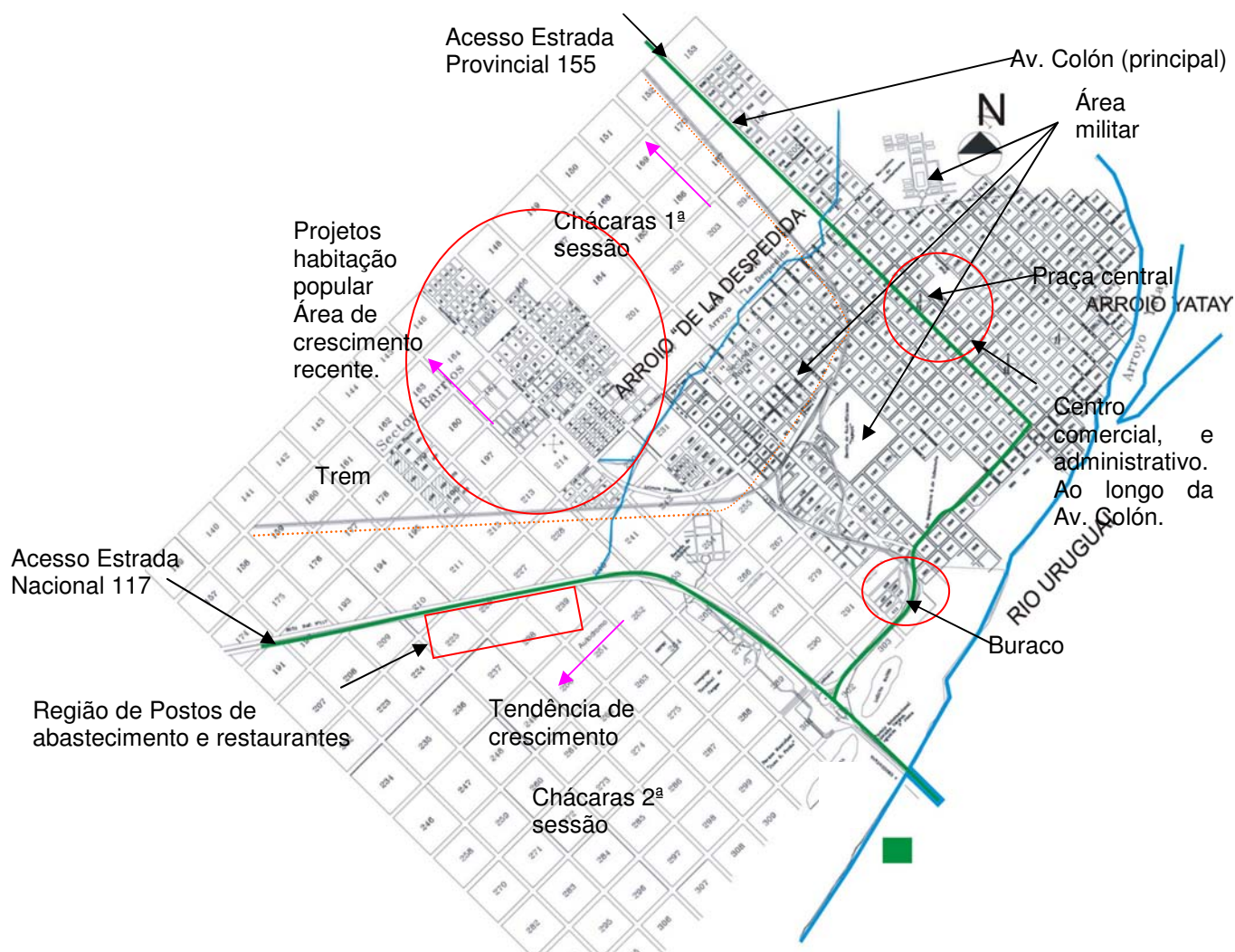


Imagem 90 - Mapa atual de Paso de los Libres - observações das tendências de crescimento baseadas na pesquisa de OTAZÚ, 2003.

Portanto, segundo Otazú³², as chácaras de 1ª sessão, que contam com o espaço urbano atual, possuem a infraestrutura básica necessária nessa área de 35%, definindo-se como área urbana consolidada. Já o setor restante, a 2ª sessão, é considerada área sub-rural e rural. Esse crescimento em direção a ponte pode não ser o melhor para o caso da cidade de Paso de los Libres, pois com esse “espraiamento”, se gasta muito mais em infraestrutura urbana. Existem terrenos vazios onde a infraestrutura já existia, e locais que estão sendo habitados com uma infraestrutura que se torna bastante cara para os padrões da cidade. Pode se observar nas imagens a seguir, esse desenvolvimento ao longo das vias de transporte. Se comparando o mapa da cidade na década de 50 e o mapa atual, percebe-se a evolução de todo um setor próximo a ponte de ligação entre as duas cidades:



Imagem 91: Aerofotogramétrico da década de 1960. Ainda não estava explícito o crescimento em direção à ponte. Fonte: Prefeitura Municipal de Uruguaiana

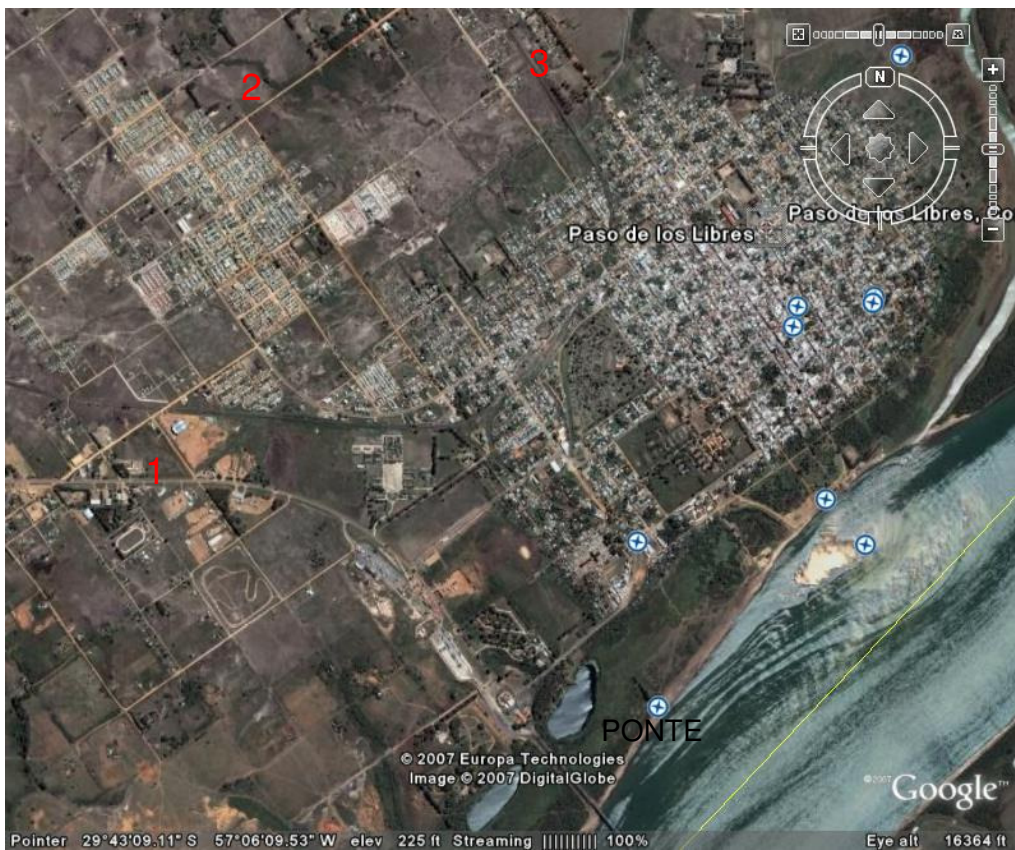


Imagem 92: Imagem de satélite atual, onde percebe-se claramente o crescimento através das vias de transporte 1,2,3. Fonte: Google Earth-20/06/07

Ainda, nas imagens abaixo, observa-se esquematicamente as “manchas” de crescimento em direção a ponte e as vias de transporte, respectivamente em 1950, 1980 e 2002.

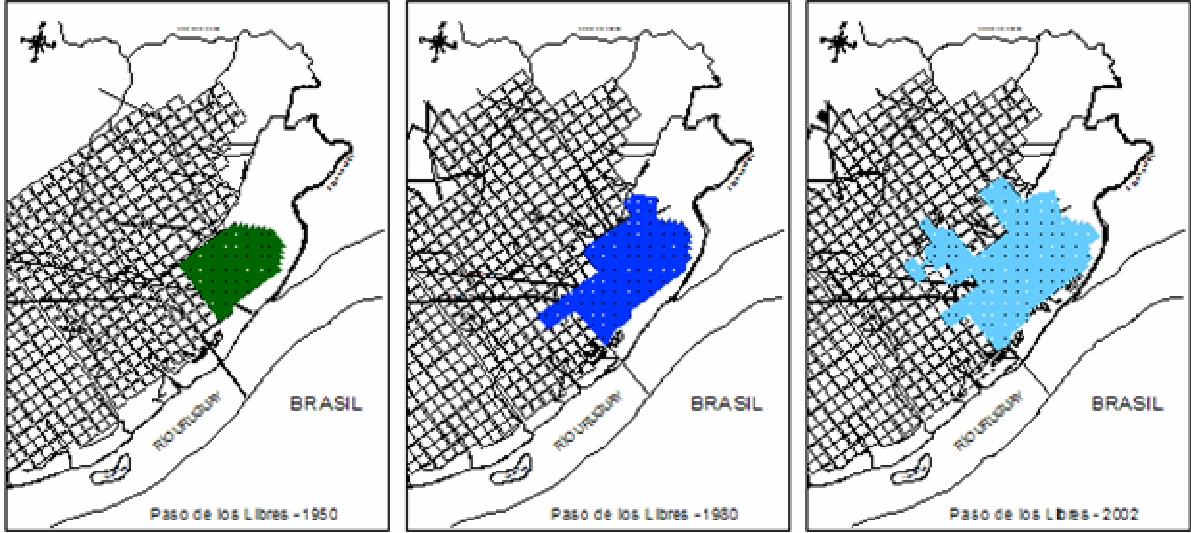


Imagem 93: Crescimento da cidade desde 1950 até 2002. Fonte: Pesquisa OTAZÚ. Pág. 32

O traçado regular é dominante na cidade como se pode observar no mapa da pág. 143. A malha urbana possui quarteirões que variam de 95 m a 115m de lado, desde os tempos da fundação. Também desde essa época, uma faixa lateral a Av.

Colón se diferencia, possui os quarteirões reduzidos pela metade, pois havia naquele limite um córrego que impedia o crescimento da malha e que atualmente foi drenado. Nas áreas de crescimento atual, os quarteirões possuem tamanhos variados, mas se inserem em uma malha maior previamente instituída (ver planta pág. 143), nas chacaras³³, de 3X3ha.

Nessa expansão da cidade em direção a ponte, entre os anos 60 e 70, se desenvolveu um comércio de baixo padrão ao longo da via principal que dá acesso ao centro de Paso de los Libres, próximo à Estação Rodoviária, chamado popularmente de “Buraco”, freqüentado principalmente pelos brasileiros. Nesse local eram vendidos carnes e variedades de alimentos, além de algum tipo de vestuário e outros artigos nos camelôs que começaram a se posicionar em frente, na rua que leva da ponte ao centro da cidade, a preços muito mais acessíveis que no Brasil.

Esse comércio se desenvolveu em função do favorecimento da moeda argentina para os brasileiros. Na década de 1990, com a mudança de câmbio e a crise argentina, o “Buraco” começou a perder o movimento e muitas lojas fecharam. Mas esse tipo de reação mostra o quão importante é a troca comercial entre as duas cidades, e como isso tem interferido no espaço urbano.

A fisionomia urbana de Libres ainda é de prédios térreos ou de dois pavimentos. A paisagem urbana da cidade está preservada em se tratando de volumetria, porém muitas das edificações pré-existentes não mantêm mais suas características originais. Na cidade não existe nenhuma edificação tombada, e os edifícios mais altos são raros.

Mesmo assim, com graves problemas econômicos e estruturais que passa a cidade, no final da década de 1990, o poder público investiu na orla do rio Uruguai. Um espaço que não possui maiores infra-estruturas, mas que cumpre com sua finalidade, voltando à cidade para o rio, fazendo com que a população tenha essa ligação com a paisagem natural e aproveitando a vista da cidade vizinha.

³³ Essas chácaras em torno da zona urbana são características do processo de formação das cidades espanholas, existentes desde a formação de Paso de los Libres.



Imagem 94: Beira Rio- Paso de los Libres. Fonte imagem: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 95: Beira Rio- Paso de los Libres. Fonte: Pesquisa de campo da autora.

Uns dos inconvenientes dos investimentos nesses espaços são as cheias que acontecem no local anualmente. Sendo que o poder público tem obrigatoriamente que intervir no local para manutenções depois da “baixa” do rio. Atualmente, os restaurantes mais atrativos estão na cidade de Paso de los Libres, sendo comum encontrar neles uma maioria de brasileiros. A Av. Colón, principal via do comércio local, também possui um fluxo intenso entre brasileiros e argentinos (principalmente agora com o câmbio a favor dos brasileiros), possuindo alguns equipamentos importantes e estimulantes a troca comercial como postos de gasolina, supermercados, lojas de artigos diversos, farmácias, etc... Isso faz com que essas cidades “se complementem”, utilizando-se das melhores ofertas entre uma e outra.



Imagem 96: Av. Collón, principal rua do comércio local. Fonte imagem: Pesquisa de campo da autora.

Em se tratando da arquitetura de Paso de los Libres, sua maioria é de edificações térreas. A cidade ainda possui com um conjunto arquitetônico do período do ecletismo bastante interessante e digno de maiores atenções das autoridades locais. Apresenta também um insignificante crescimento de edificações em altura, o que pode ser bom se forem tomadas providências para o tombamento dos prédios existentes, no intuito de preservar um contexto urbano ainda pouco modificado. Percebe-se uma disparidade no desenvolvimento se compararmos com a cidade vizinha.



Imagem 97: Rua que leva a praça central, frente a Igreja. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 98: Rua Madariaga, Intendência, frente a praça central. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 99: Rua Bartolome Mitre, Frente à praça e a Igreja central. Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 100: Esquina Av. Collón. Fonte: Pesquisa de campo da autora.

As residências consolidadas e de melhor padrão estão situadas no setor central. Na medida em que uma área se afasta do centro em direção à periferia, as edificações passam a ser cada vez mais precárias. Na região periférica de crescimento localiza-se um bairro de residências de interesse social, obras governamentais do (*Instituto de Vivienda de Corrientes*).



Imagem 101: Bairro habitação social-INVICO Fonte: Pesquisa de campo da autora.



Imagem 102: Residência padrão - INVICO- Fonte: Pesquisa de campo da autora.

Além disso, nessa cidade, o que regula o espaço urbano é o Código de Edificações e Normas de Uso e Ocupação do Solo, de Controle Ambiental, de habilitação de Comércios, de Trânsito, Transporte, Estacionamento e a Lei Orgânica. Paso de los Libres não possui um Plano Diretor que articule e controle de maneira ordenada seu crescimento urbano. Portanto, a cidade ainda pode tomar

algumas providências como: a preservação de sua arquitetura eclética e parte do contexto urbano existente, e normatizar o crescimento em altura que poderá vir a acontecer. Como funcionário da Prefeitura existe apenas um profissional habilitado para responder essas questões urbanas.

No ano de 2003, foi feita uma pesquisa e uma “Proposta de Reordenamento Urbano de Paso de los Libres”. A pesquisa foi feita por alunos da Faculdade de Arquitetura de “Chaco”(UNNE) em parceria com a Prefeitura de Paso de los Libres. Essa análise não foi colocada em prática, mas já é de conhecimento dos governantes locais, o que pode vir a ser um primeiro passo para a concretização de um futuro Plano Diretor.

5.3- ANÁLISE DA EVOLUÇÃO CONJUNTA DAS DUAS CIDADES

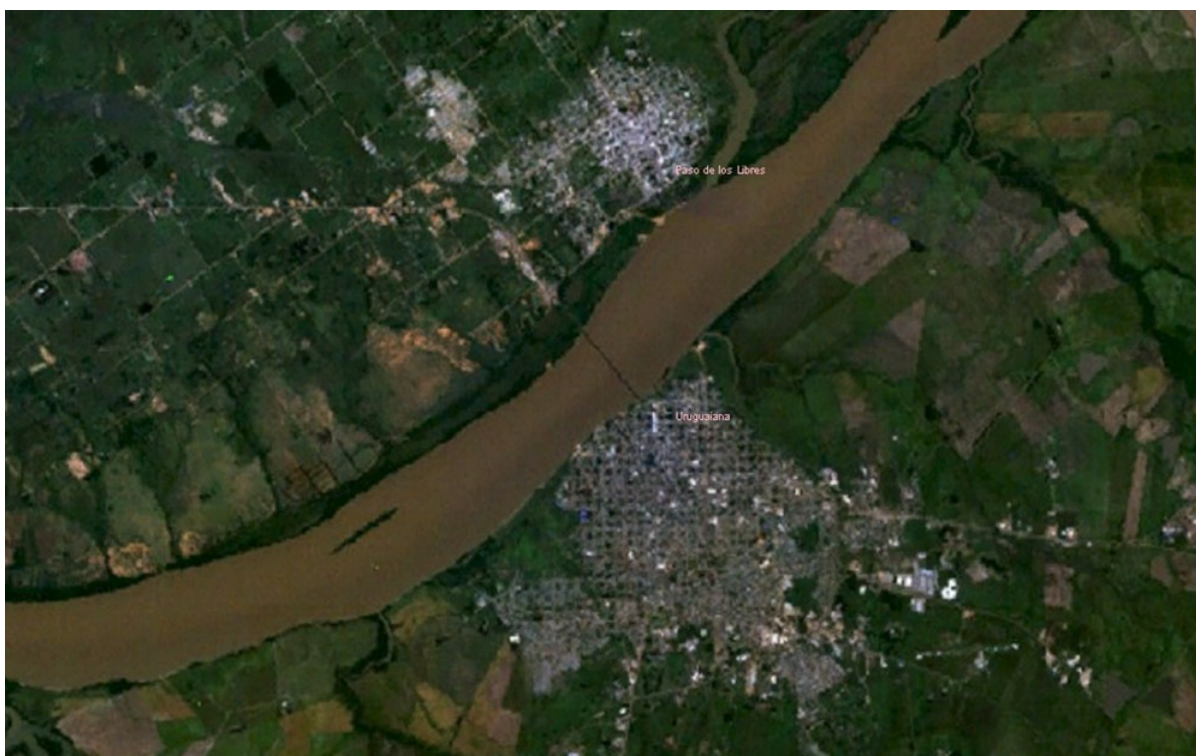


Imagem 103: Imagem de satélite atual, Uruguiana e Paso de los Libres. Fonte: Google Earth, nov.2007.

Nesse período, é importante que se saliente uma mudança clara na função das duas cidades perante seus respectivos países: como cidades fronteiras, passam de uma função política militar de proteção do território, para uma função de ponto de fusão, principalmente com a criação do MERCOSUL, onde as cidades passam a ser pontos “chave” para os objetivos que esse processo de integração pretende alcançar. Inclusive em Paso de los Libres, quando observamos um decréscimo

considerável no número de habitantes, e onde citamos autores dizendo que a causa estava na perda de grande parte do contingente militar dessa cidade, podemos perceber já, essa transição na mudança de foco e função desses locais perante seus estados nacionais.

Assim, se no período anterior, da construção da ponte, “símbolo de vontade de união”, ainda era um período transitório, onde permanecia o caráter militar e bélico de “sentinela do país”, nesse período que se inicia em 1960, essa função de local estratégico de fusão e fortalecimento em muitos fatores para os respectivos países ficam claros e definidos. Ainda, quanto à população e o tipo de interação entre as duas cidades, tem-se sobre Uruguiana e Paso de los Libres, atualmente:

“No que se refere aos contatos sócio-culturais entre as duas comunidades podemos assinalar que, embora haja forte distinção entre brasileiros e argentinos, existem diferenciados grupos sociais que podem se unir ou solidarizar por buscarem interesses comuns, o que pode variar de acordo com a situação, onde hora há um apelo ao nacionalismo para defesa de seus interesses, e ora a condição de integração transfronteiriça vem à tona como estratégia.”³⁴

Economicamente, outro ponto comum é que as duas cidades encontram-se empobrecidas perante seus respectivos estados nacionais, sendo que ainda assim Uruguiana está muito a frente em termos de desenvolvimento, nos muitos fatores que a palavra agrega, em relação à Paso de los Libres. Principalmente a partir da década de 60, verificando a variação no número de habitantes, percebe-se que o número populacional de Uruguiana triplica em relação a população de Libres. Mesmo assim, nesses 40 anos, de 1960 a 2000, as duas cidades tiveram uma variação de 50% na sua população (vide pág. 117).

Ainda quanto ao desenvolvimento desequilibrado entre as duas cidades nos dias atuais, além da grande diferença no número de habitantes, é possível observar claramente a diferença entre o desenvolvimento do espaço urbano de ambas. As causas do tão visível “descompasso” não serão aqui discutidas, pois seria um assunto amplo, que atinge mais o campo de avaliação de economistas e requerem futuras pesquisas que se aprofundem no assunto, levando em consideração o histórico dos fatos econômicos de ambos os países. Podemos sim, falar sobre os

³⁴ ADIALA. Op. cit. P. 122. Pág. 94.

fatores urbanos que mais nos chamam atenção, nessa disparidade que ocorre no período analisado.

Portanto, tratando agora daquilo que aqui nos traz, percebeu-se que a partir dos anos 1960 o que mais influenciou e modificou o espaço urbano da cidade de Uruguaiana, levando em consideração a função de cidade fronteira, foi a construção da aduana na periférica, juntamente com uma via que circunda o perímetro urbano (vide mapa pág. 131). Toda essa estrutura viária que passou a circundar a cidade de Uruguaiana, ligando Brasil e Argentina, significou também grande crescimento das empresas transportadoras e despachantes aduaneiros, o que levou a um considerável crescimento econômico local. A construção do Porto Seco, também melhorou bastante a questão de armazenamento de mercadorias retidas, estacionamento para caminhões e todas as questões burocráticas afins. Além disso, os caminhões não passavam mais pelo centro da cidade, o que foi de grande benefício para os moradores e para a maior preservação do asfaltamento das vias centrais, pois o aumento gradual do fluxo de caminhões pela área central durante a década de 1960 passou a causar transtornos freqüentes para os habitantes da cidade, a construção dessa via periférica foi essencial, levando em consideração que o fluxo de caminhões só aumentou ao longo dos anos.

Já em Paso de los Libres, como a ponte foi construída mais afastada do centro da cidade, não houveram tantas modificações devido a esta, no setor central. Houve sim, um crescimento espontâneo de um comércio, o “Buraco”, ao longo da via que liga a ponte ao centro, identificado a partir dos anos 1970, como já foi visto anteriormente.

Percebe-se, portanto, que nesse último período de análise, o crescimento da cidade argentina se dá ao longo das vias de acesso, inclusive em direção a ponte. Assim, a unidade espacial de Libres se desdobra em um sistema urbano central indiretamente relacionado com a função de intercâmbio comercial, e um sistema periférico especializado com a participação direta no tráfico fronteiriço e de grande desenvolvimento no uso residencial do solo, com a expansão dos bairros periféricos.³⁵ Também, devido ao fato de uma cidade se desenvolver mais que a outra, começam a aparecer muitas diferenças visíveis no espaço urbano. A Avenida

Colón, antiga “*Calle Real*” ainda é a principal via da cidade de Paso de los Libres, onde se encontra o centro comercial, ao longo desta. Enquanto isso, em Uruguaiana o comércio é mais espalhado pelas ruas do centro da cidade, próximas a praça central, sendo que se mantém como uma das mais características ruas comerciais a antiga “Rua do Comércio”, atual rua Duque de Caxias, entre outras.

Nas épocas de férias, o vai e vem de turistas pela fronteira aumenta consideravelmente, porém, Uruguaiana e Paso de los Libres se caracterizam apenas como “cidades de passagem” e não absorvem as vantagens desse aumento no fluxo de passageiros, nem mesmo, ou muito pouco, na área de hotéis e restaurantes.

Outro fator que pode ser aqui comentado é a proposta discutida nas reuniões do Comitê de Fronteira, de serem construídos novos pontos de fiscalização aduaneira, desativando os existentes. Essas novas aduanas seriam construídas na saída de cada cidade para o interior de seus respectivos países, facilitando assim a passagem dos moradores da fronteira de uma cidade para a outra. Porém, apesar desse assunto ainda estar apenas em discussão, certamente é um “segundo” passo para uma integração cada vez maior entre esses dois espaços urbanos, mas com isso, podemos comprovar que essas intenções realmente existem e possivelmente, essas duas cidades tenderão a se unir ainda mais.

6- CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para desenvolver a presente pesquisa, partiu-se da hipótese de que, desde o início da formação das duas cidades fronteira, Uruguaiana e Paso de los Libres, até os dias atuais, poderiam ser percebidas influências recíprocas, tanto de uma cidade sobre a outra, quanto pelo próprio fato de estarem na fronteira, no que se refere aos espaços urbanos locais.

Assim, no decorrer do trabalho, através da análise da evolução de ambas, percebeu-se a evidente relação de complementaridade entre esses espaços. A própria formação dos povoados, praticamente juntas, faz perceber como a fundação de um, levou rapidamente a fundação do outro, logo à frente. Portanto, pode-se dizer que a função política territorial prioritária e o comércio portuário (lícito e ilícito) foram os principais fatores que motivaram ambas as fundações. Começou aí, uma relação íntima entre essas cidades que se dá até a atualidade.

Além disso, observou-se a evolução do conceito de fronteira, diretamente aplicado no espaço urbano das cidades estudadas. Ao iniciar a teorização, viu-se que inicialmente, se acreditava na militarização desses espaços, e que esses eram tidos como “divisores de territórios diferentes”, sendo que foram “palco” de alguns conflitos entre nações. Porém, desde aí já se observava também, a contradição que trazia e ainda traz o tema: Ao mesmo tempo em que esses locais deveriam, teoricamente, delimitar e separar, também havia um processo de interação natural entre essas comunidades, fazendo com que se formassem aí, aspectos que davam certa unidade a esses povos. O embate e o sentido de “diferente”, eram os mais evidenciados -mais na teoria do que na prática- mas paralelamente, a troca entre essas populações sempre existiu.

Com isso, no primeiro momento de análise, de 1843 até 1910, temos duas cidades vizinhas, de nacionalidades diferentes, mas praticamente “simétricas”. Simétricas no nº populacional, na data de formação, no traçado urbano xadrez, no

latifúndio, e conseqüentemente, no foco econômico voltado para a pecuária. Mais especificamente sobre o espaço urbano, um dos fatores que chama atenção é que nas duas foi aplicado o traçado em quadrícula. Esse tipo de traçado já estava sendo muito utilizado na criação de novas cidades, tanto no Rio Grande do Sul, do lado brasileiro, como no lado argentino. Assim, é interessante perceber que mesmo com origens diferentes, sendo o lado argentino com antecedentes nas Leis das Índias, e o lado brasileiro com a anterior colonização portuguesa, já havia se chegado a um consenso na proposta de traçado urbano dos novos núcleos urbanos dessa época, culminando em traçados muito semelhantes. Os motivos da utilização desse desenho urbano ainda são especulados, podendo ser simplesmente pela facilidade da sua aplicação, ou pela estratégia militar na possibilidade de conflitos. Além disso, pelas influências tanto das leis da Índias, como dos antigos traçados das cidades novas romanas. Também no início do primeiro período analisado, percebeu-se em Uruguiana uma maior densidade ocupacional nas margens do rio Uruguai. Em Paso de los Libres, a densificação se deu de forma linear, na rua que levava ao rio, chamada "*Calle Real*" ou o antigo "Caminho das Tropas". Essas duas características de desenvolvimento, uma mais próxima ao rio, e a outra no caminho que leva a ele, é outra evidência da importância da relação de vizinhança para os dois núcleos. Assim, o crescimento inicial aconteceu de maneira diferente, mas pelas mesmas motivações. Outro ponto importante é que, desde o início, foram instalados equipamentos de relevância para as regiões de fronteira, em ambas, como a alfândega e o Posto de Milícias. Portanto, temos inicialmente, de um lado e outro do rio, os portos possibilitando o comércio, as alfândegas fiscalizando, e os postos de milícias na função militar. Essas foram as primeiras evidências percebidas, de como a característica fronteira atuou no espaço urbano dessas duas cidades.

Em um segundo momento, de 1910 a 1960, as cidades passaram por uma série de melhoramentos urbanos. Porém, a partir daí passou-se a evidenciar certo descompasso no desenvolvimento entre elas. Os primeiros projetos de saneamento em Uruguiana datam de 1914, sendo que as obras se iniciam em 1929, e em Libres apenas em 1941. Além disso, o número populacional, na década de 1960, alcançou diferenças bem elevadas. Enquanto Uruguiana contava com 62.634 habitantes, Libres "estacionou" por quase trinta anos e em 1960 ainda contava com uma população de 23.593 habitantes. Muitas obras urbanas em Uruguiana, tinham

repercussão em Libres. As notícias e propagandas comerciais de Uruguaiiana eram vistas nos jornais de Libres, e vice versa. Além disso, talvez pela diferença no desenvolvimento que passou a existir, percebeu-se através de pesquisas nos periódicos da época, que nesse período Libres se apoiou muito nos acontecimentos da cidade vizinha ao reivindicar melhorias urbanas. Assim, apesar das diferenças populacionais e econômicas que começaram a aparecer, ainda percebeu-se que ambas as cidades possuíam interesses em comum, e a relação de complementaridade ainda era clara. Também, nesse segundo período, tem-se novamente a evolução do conceito de fronteira acompanhando a evolução dessas cidades, principalmente através da construção da ponte internacional. Por isso, pode-se dizer que foi um período conceitual transitório, muito representativo em se tratando da evolução do conceito de fronteira, bem como interferindo muito no espaço urbano de ambas as cidades. A ponte foi construída em plena Guerra Mundial, apesar de muitos setores contrários em ambos os países, e acarretou em reformas urbanas, localizadas, porém de relevância. Foi um símbolo importante da intenção de maior união entre esses dois países, e a “alavanca” para os futuros processos de integração que estariam por vir.

No terceiro período, ainda atrelando a evolução do conceito de fronteira à evolução das cidades, a partir de 1960 iniciou um pensar nesses espaços como de intensa integração. Os conflitos ficaram talvez, na memória coletiva, mas os processos integracionistas evoluem diariamente. Além disso, é interessante que se perceba como os espaços próximos à ponte foram se alterando em função desta. Entre as mudanças estão à nova aduana construída em Uruguaiiana, modificando a rota de acesso à ponte, e a criação do anel rodoviário circundando a cidade, por um lado “estrangulando” o processo de crescimento, mas por outro se adequando às novas necessidades que o transporte internacional impôs; além do Porto Seco. Em Libres, a continuidade do crescimento em direção a ponte, aproximando-se da cidade brasileira, a construção da COTECAR, e a dinâmica constante entre os moradores das duas cidades nos comércios locais. Mais recentemente, já como uma das fases do MERCOSUL, a segunda aduana que foi construída no lado brasileiro também foi desativada, iniciando o processo de unificação das aduanas. A fiscalização, tanto brasileira quanto argentina passou a ser feitas na aduana

argentina, sendo que esse já pode ser considerado um grande passo para a evolução do processo de integração.

Portanto, confirmou-se que, além de uma cidade interferir no espaço urbano da outra, através desse constante vai e vem da população, e das comparações que resultam dessa relação, o próprio fato de serem cidades fronteira já faz com que existam características peculiares nos respectivos espaços urbanos locais. Além disso, ao observar-se a evolução de ambas as cidades, viu-se que elas evoluem no mesmo ritmo no primeiro período, e já a partir do segundo período passam a se desenvolver em ritmos diferentes. Mesmo assim, a relação de complementaridade continuou, uma apoiando-se na outra.

A importância desses locais para seus respectivos países é cada vez maior. Contudo, já existem sugestões para a construção de uma nova ponte, pelos constantes transtornos que vem causando o grande acúmulo de caminhões; e idéias para a construção de novas aduanas, nas saídas das cidades para seus respectivos países, deixando os cidadãos fronteiriços livres da fiscalização. Além disso, o Mercosul é ainda um processo novo, em fase de aperfeiçoamento, mudanças e prováveis grandes avanços. Por isso, todas essas questões fazem perceber o quanto ainda pode-se evoluir. O presente estudo objetivou o melhor entendimento das questões urbanas nesses espaços de intensa relação mútua. Além disso, esses locais, certamente, serão focos de outros estudos, sejam eles urbanos, ampliando este, ou nas muitas áreas que a questão da fronteira interfere.

7- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AVE-LALLEMANT, Robert. **Viagem pela província do Rio Grande do Sul: 1858**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1980.
- ADIALA, Cristiane de Souza Mota. **Efeitos de Políticas Públicas em Cidades de Fronteira: Uruguaiana e Sant'ana do Livramento (RS)**. Rio de Janeiro: UFRJ- Instituto de Geografia, 2006.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Camilli Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas. *In*: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz (org.), PECHMAN, Robert (org.). et al.: **Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Ed. Civilização brasileira, 1996.
 - § BALBASTRO, Carlos Alberto. **Crônicas y antecedentes históricos de Paso de los Libres; período de 1843-1900**. Buenos Aires: Ed. Rio Uruguai-1998.
 - § BARTOME, Miguel: *Jornal Diário da Fronteira. Uruguaiana. 03/08/2005*
 - § BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1999.
 - § BARROS COELHO, Francisco. (org.). **Diagnóstico sócio econômico de Uruguaiana**. Uruguaiana: PUCRS, 2004.
 - § BERTÊ, Ana Maria. Potencialidades turísticas da área de fronteira internacional do Rio Grande do Sul. *In*: CASTELLO, Iara Regina (org.) et al.: **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Fundação de Economia e Estatística, 1997.
 - § BRITO, Saturnino Rodrigues de. **Obras completas de Saturnino de Brito. Projetos e Relatórios. Vol. XII**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944.
 - § CASTELLO, Iara Regina. Áreas de fronteira: Território de integração, espaços culturalmente identificados? *In*: CASTELLO, Iara Regina (org.) et al.. **Práticas de**

Integração nas fronteiras. Temas para o Mercosul. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1995.

§ CLEMENTI, Hebe. **La Frontera em América. Una clave interpretativa a la historia Americana.** Buenos Aires: Editorial Leviatan, 1987.

§ COLVERO, Ronaldo. **Negócios na Madrugada: o comércio ilícito na fronteira do Rio Grande do Sul.** Passo Fundo: Ed. UPF, 2004.

§ CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia.** São Paulo: ed. Perspectiva, 1979.

§ DANTAS, Ana Claudia de Miranda. Cidades coloniais americanas. *In.:* <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos>. Nº241, 2004.

§ DÁVILA, Maria de Lourde Brondani. **A Ponte Internacional Brasil-Argentina: Limites e possibilidades da política de boa vizinhança.** Dissertação PUCRS, 1994.

§ DEVOTO, Fernando J. & FAUSTO, Boris. Brasil e Argentina. **Um ensaio de história comparada (1850- 2002).** São Paulo: Ed. 34, 2004.

§ D'ANGELIS, Wagner R.. **Mercosul – da Intergovernabilidade à Supranacionalidade?** São Paulo: Curitiba, Juruá Editora, 2000.

§ DUPAS, Gilberto. **Economia global e exclusão social.** São Paulo: Paz e Terra, 1999.

§ FARRET, Ricardo. Especificidades das áreas urbanas de fronteiras. *In.:* CASTELLO, Iara Regina (org.) et al.. **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação.** Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/ Fundação de Economia e Estatística, 1997.

§ FLORES, Mariana Flores da Cunha. **Contrabando e contrabandistas na fronteira oeste do Rio Grande do Sul (1851-1864).** Porto Alegre: PPG-História/ UFRGS, 2007.

§ GOLIN, Tau. **A Fronteira. Governos e movimentos espontâneos na fixação dos limites do Brasil com o Uruguai e a Argentina.** Porto Alegre: Ed. L&PM , 2002.

§ GRIMSON, Alejandro. **La nación en sus límites. Contrabandistas y exilados en la frontera Argentina- Brasil.** Barcelona: Ed. Gedisa, 2003.

§ GUAZZELLI, César Augusto B.. O Rio Grande de São Pedro na primeira metade do séc. XIX: Estados - nações e regiões provinciais no rio da Prata. *In.*: GRIJÓ, Luiz Alberto (org) et al. **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2004.

§ HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das letras, 1997.

§ HUYSSSEN, Andréas. **Seduzidos pela Memória**. Rio de Janeiro: Editora Aeroplano, 2000.

§ **Indicador Comercial, Industrial e Agropecuário. Uruguiana- Paso de los Libres. Ano de 1954-1955.**

§ LEHNEN, Arno Carlos. **Fronteiras no Mercosul**. Porto Alegre: EdUFRGS, 1994.

§ MACHADO, Lia Osório. Limites, Fronteiras, Redes. *In.*: STROHAECKER, DAMIANI, SCHAFFER, BAUTH, DUTRA (org). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1998, p. 41-49.

- MARTINS, Roberto Duarte. A construção no espaço sul do Brasil de fronteira ao Mercosul: O caso de Jaguarão. *In.*: **Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales. Universidad de Barcelona** [ISSN 1138-9788] Nº 69 (54), 2000.

- MARI, Oscar Ernesto. O desenho e expansão atípicos de uma cidade correntina na fronteira entre Argentina, Brasil e Uruguai. *In.*: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos>. Nº155, 2002.

- MAZZEI, Enrique. Rivera(Uruguai)- Sant'Ana (Brasil): Identidad, território e integración fronteriza. *In.*: **Revista de Ciências Sociales, Montevideo**, (19) 16-49, abr. 2001.

- MÉLO, José Luiz Bica de. Reflexões conceituais sobre fronteira. *In.*: CASTELLO, Lara Regina (org.) et al.. **Fronteiras na América Latina: espaços em transformação**. Porto Alegre: EdUFRGS/ Fundação de Economia e Estatística, 1997.

- MORRIS, A. E. J. **Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili SA, 1984.

- MÜLLER, Karla Maria. Cenários para pensar a comunicação fronteiriça: Uruguiana-Libres e Livramento- Rivera. Artigo apresentado no **XXIV Congresso Brasileiro de Comunicação**. Campo Grande/ MS, setembro, 2001.

- MÜLLER, Karla Maria. Identificação de elementos da cultura e da identidade apresentados pela mídia impressa na região da fronteira. Trabalho apresentado na Mesa Temática Comunicação, cultura e fronteiras, **XXVIII Congresso da Intercom**. Rio de Janeiro/ RJ, setembro, 2005.

- OTAZÚ, Maria Inês, FERNANDEZ, Cristian. **Propuesta de Reordenamiento Urbano de Paso de los Libres**. Acuerdo UNNE - Municipalidad de Paso de los Libres. Corrientes. 2003.

- PADRÓS, Enrique Serra. **Fronteiras e integração Fronteira: elementos para uma abordagem conceitual**. Humanas, Porto Alegre, 17 (1/2)63-85, jan./ dez., 1994.

- PAIVA, Edvaldo Pereira & RIBEIRO, Demétrio. O Plano Diretor de Uruguaiana. *In. Revista de Engenharia*, 1944.

- PELEGRINNI, Enrique. **Paso de los Libres, crônicas y ensayos**. Buenos Aires: Ed. López Libreros, 1974.

- PADRÓS, Enrique Serra. Fronteiras e integração Fronteira: elementos para uma abordagem conceitual. *In.: Humanas*. Porto Alegre, v.17, n.1/2, p.63-85, jan./ dez., 1994.

§ PIMENTEL, Fortunato. **Aspectos Gerais de Uruguaiana**. Porto Alegre: Ed. Livraria Continente, 1942.

§ PONT, Raul. **Campos Realengos; formação da fronteira sudoeste do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Ed. Renascença, 1983.

- **Ponte Agustín P. Justo/ Puente Getúlio Vargas**. Buenos Aires, REM, 1945.

§ PORTELLA, Giovanni *et. al.* Das terras de ninguém à vila de Uruguaiana. *In. Oficina de História, vol. III, nº III*, 2001.

§ RAMOS, Eloísa Helena C. da Luz. Cidades e sociabilidades (1822- 1899). *In: PICCOLO, Helga Iracema Landgraf. Império, vol. II*. Passo Fundo, RS: Méritos, 2006.

§ RHODEN, Luiz Fernando. **Urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução**. Porto Alegre: EdPUCRS, 1999.

§ RUBIO, Gladis Mango de. **Paso de los Libres: Historia, Espacio y Memória**. Paso de los Libres: Biblioteca Sarmiento, 1999.

§ SARQUIS, Patrícia. *La educación em zonas de frontera: síntese de investigaciones realizadas en Argentina*. In: TRINDADE, Adelmá Menine; BEHARES, Luis Ernesto (orgs.). **Fronteiras, educação, integração**. Santa Maria: Pallotti, 1996.

§ SILVA, Lígia Osório. *Fronteira e Identidade Nacional*. In.: www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_101.pdf.

§ SCHÄFER, Neiva Otero. **Urbanização na Fronteira. Expansão de Santana do Livramento, RS**. Porto Alegre: EdUFRGS, 1993.

§ SOARES, Teixeira. **História da formação das fronteiras do Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1972.

§ SOARES, Adolpho Manoel. **Uruguaiana, um século de história. 1843-1943**. Porto Alegre: Ed. Globo, 1942.

§ SOUZA, Célia Ferraz de. **Contrastes regionais e formações urbanas**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2000.

§ SOUZA, Célia Ferraz de, MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua Evolução Urbana**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1997.

§ TAYLOR, Peter. ***Political geography. Essex Logman Territory, State, Nation***. 1985.

§ TURNER, Frederick J. **O Significado da Fronteira na História Americana**. 1893. Tradução: ÀVILA, Arthur de L.

§ VELLINHO, Moysés. **Fronteira**. Porto Alegre: Ed. Globo, 1973.

§ VILLELA, Urbano Lago. **Uruguaiana, Ataláia da Pátria. O meio, o homem e a história**. Canoas: Editora La Salle, 1971.

§ WEIMER, Günter. **Origem e evolução das cidades Rio-grandenses**. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.

§ WEIMER, Günter (org.). **A Arquitetura no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

§ YUNES, Gilberto Sarkis. **Cidades Reticuladas. A persistência do modelo na formação urbana do Rio Grande do Sul**. Tese FAU USP, 1995.

§ ZIENTARA, Benedikt. In: **Enciclopédia Einaudi**. V19. Porto: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1989.

§ http://www.integracao.gov.br/programas/programasregionais/fronteira.asp?area=spr_&area=fronteira

§ <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arquitextos.asp>

§ <http://pt.wikipedia.org/wiki/Mercosul>

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)