

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO  
TECNOLÓGICO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTU SENSU*  
MESTRADO EM TURISMO**

**LUCIANA DE CASTRO NEVES COSTA**

**TURISMO E PAISAGEM CULTURAL:  
PARA PENSAR O TRANSFRONTEIRIÇO**

**CAXIAS DO SUL  
2011**

**LUCIANA DE CASTRO NEVES COSTA**

**TURISMO E PAISAGEM CULTURAL:  
PARA PENSAR O TRANSFRONTEIRIÇO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Strictu Sensu* em Turismo, da Universidade de Caxias do Sul – UCS, como pré-requisito para a obtenção do grau de Mestre em Turismo.

Área de concentração: Desenvolvimento Regional do Turismo.

Linha de Pesquisa: Turismo, Cultura e Educação.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup>. Susana de Araújo Gastal.

**CAXIAS DO SUL  
2011**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Universidade de Caxias do Sul  
UCS - BICE - Processamento Técnico

C837t Costa, Luciana de Castro Neves  
Turismo e paisagem cultural : para pensar o transfronteiriço /  
Luciana de Castro Neves Costa. 2011.  
190 f. : il. ; 30 cm.

Dissertação (Mestrado) – Universidade de Caxias do Sul,  
Programa de Pós-Graduação em Turismo, 2011.  
“Orientação: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Susana de Araújo Gastal”

1. Turismo - Fronteiras. 2. Geografia do turismo. 3. Turismo  
cultural. 4. Turismo – Brasil - Uruguai. I. Título

CDU : 338.48-44(1-192)

Índice para catálogo sistemático:

- |                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| 1. Turismo - Fronteiras       | 338.48-44(1-192) |
| 2. Geografia do turismo       | 338.483          |
| 3. Turismo cultural           | 338.48-6:7/8     |
| 4. Turismo – Brasil – Uruguai | 338.48(81:899)   |

Catálogo na fonte elaborada pela bibliotecária  
Kátia Stefani – CRB 10/1683

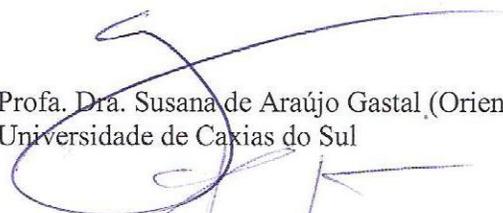
## “Turismo e paisagem cultural: para pensar o transfronteiriço”

Luciana de Castro Neves Costa

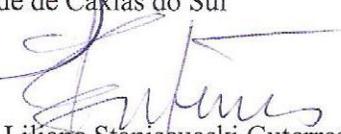
Dissertação de Mestrado submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Turismo, Área de Concentração: Desenvolvimento Regional do Turismo.

Caxias do Sul, 01 de julho de 2011.

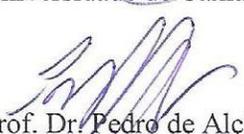
### Banca Examinadora:



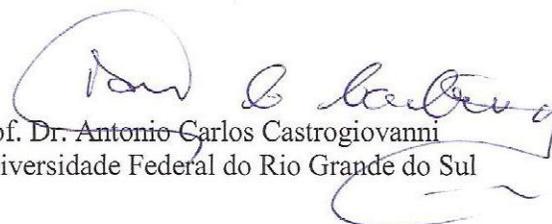
Prof. Dra. Susana de Araújo Gastal (Orientadora)  
Universidade de Caxias do Sul



Prof. Dra. Liliâne Stanisquaski Guterres  
Universidade de Caxias do Sul



Prof. Dr. Pedro de Alcântara Bittencourt César  
Universidade de Caxias do Sul



Prof. Dr. Antonio Carlos Castrogiovanni  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul

## AGRADECIMENTOS

Agradeço inicial e especialmente à minha família, na figura de meus pais e minha irmã que, nos bons e nos maus momentos dessa trajetória longa e cheia de percalços, sempre estiveram em meu caminho, dando o apoio e carinho necessário e, mais do que tudo, iluminando meus passos. Já parte da família, agradeço a uma pessoa muito especial que me acompanha desde antes da prova de seleção e que, paciente e carinhosamente, soube me apoiar quando precisei, soube me encorajar quando fraquejei, e soube ter paciência em vários momentos de construção dessa investigação, quando foi substituído por livros e artigos científicos, Guilherme. À vocês, dedico não apenas meu muito obrigado, mas meu eterno amor e admiração.

Agradeço ainda minha avó Maria que, durante alguns anos, me acolheu em sua casa e em seu coração, e aos meus avós Cel. Castro Neves e Genny, pela torcida, pelas preces e por me receberem de braços abertos a cada retorno. Tenho certeza que, a partir desse ano, me iluminam de onde estiverem, apesar da saudade deixada.

Agradeço ainda meus amigos, que longe ou perto, sempre estiveram comigo, em pensamento, ou conversas saudosas a cada reencontro. E ainda meus colegas de mestrado, parceiros de leituras exaustivas, de discussões acadêmicas e também de momentos muito especiais de convivência. Agradeço especialmente Ana Carolina e Rebecca, pessoas muito especiais e que, em suas particularidades, me ajudaram a crescer e cresceram junto comigo nesses dois anos. Parafrazeando minha colega de discussões epistemológicas das madrugadas de sábado, “*Égua, maninha*, sentirei muita falta de vocês”.

Agradeço ainda ao corpo docente do Programa de Mestrado em Turismo, que me possibilitaram tornar-me não apenas uma pesquisadora melhor, mas uma pessoa melhor. Outro agradecimento dedico à Regina Mantesso, pelo carinho, pelos ouvidos e pela paciência com mestrandos em vésperas de entrega de qualificação e dissertação, além da torcida a cada etapa da dessa caminhada.

De modo muito especial, agradeço à minha orientadora, Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Susana de Araújo Gastal, pela dedicação e pelo carinho ao longo dessa trajetória, e especialmente por me mostrar que o que faz a caminhada não é a linha de chegada, mas o percurso, o caminho, que não tem fim, e que por isso mesmo, é o fim em si mesmo, não apenas acadêmico, mas de vida. Obrigado por caminhar comigo nesses dois anos!

*“Caminante son tus huellas el camino y nada más,  
Caminante no hay camino, se hace camino al andar,  
Al andar se hace camino, y al volver la vista atrás  
Se ve la senda que nunca se ha de volver a pisar  
Caminante no hay camino, sino estelas en la mar.”*

Antônio Machado (Provérbios y Cantares)

## RESUMO

A análise empreendida nesta pesquisa parte da percepção da necessidade de estudos mais aprofundados em relação às áreas de fronteira brasileiras, no que tange ao turismo, em especial na sua dimensão cultural e simbólica. Além dos desdobramentos políticos e das construções de sentido acerca das fronteiras, acentuados pelo processo de globalização, despontam novas concepções de patrimônio, ampliando seu entendimento e diversificando os instrumentos de proteção. No presente caso, o estudo centra-se na nova categoria de bem patrimonial Paisagem Cultural Brasileira, que enfatiza a inter-relação e interdependência mútua da ação humana e das características físicas do espaço na configuração específica de determinada paisagem. Nesses termos, esta investigação apresenta como principal objetivo analisar a possibilidade da nova proposta de bem patrimonial Paisagem Cultural Brasileira dar conta da complexidade da condição limítrofe que permeia os relacionamentos que se processam nos espaços de fronteira, especificamente na fronteira entre Brasil e Uruguai. A investigação se desenvolve nas cidades de Jaguarão (Estado do Rio Grande do Sul, Brasil) e Rio Branco (Departamento de Cerro Largo, Uruguai), buscando compreender a dimensão cultural em um espaço ambíguo de separação-contato condicionado pelo rio Jaguarão e pela Ponte Internacional Barão de Mauá. Adota-se como base de sustentação metodológica o Pensamento Complexo, conforme proposto por Edgar Morin, e como técnicas de pesquisa a prática etnográfica e a pesquisa bibliográfica e documental. A investigação indica que tanto o rio Jaguarão quanto a Ponte Internacional Barão de Mauá, em sua dinâmica de complementaridade, articulam a condição fronteira física e simbolicamente, bem como os múltiplos limites que se estabelecem entre os sujeitos de Jaguarão e Rio Branco, delineando contornos que os aproximam da ótica da nova categoria de bem patrimonial nacional, Paisagem Cultural, e contribuindo, nessa ótica, para o estímulo à valorização do patrimônio em uma perspectiva transfronteira.

**PALAVRAS-CHAVE:** Turismo; Fronteira; Paisagem Cultural; Jaguarão/RS/Brasil; Rio Branco/Departamento de Cerro Largo/Uruguai.

## **ABSTRACT**

The analysis developed in this research originates from the perception of the need for more profound studies related to Brazilian border areas, regarding tourism, especially in their cultural and symbolic dimension. Beyond the political issues and meaning constructions about frontiers, influenced by the globalization process, there's been emerging new conceptions about heritage, broadening its understanding and diversifying its instruments of protection. In the present case, the study focuses on the new category of heritage Brazilian Cultural Landscape, that emphasizes the relation and mutual interdependence between human action and the physical characteristics of space on the specific configuration of determined landscape. In these terms, the present investigation presents as its main objective to analyze the possibility of the new proposition of heritage Brazilian Cultural Landscape to comprehend the complexity of the boundary condition that manifests in the relationships established in the borderlands, specifically in the border area of Brazil and Uruguay. The research is developed in the cities of Jaguarão (State of Rio Grande do Sul, Brazil) and Rio Branco (Department of Cerro Largo, Uruguay), searching to understand the cultural dimension in an ambiguous space of separation-contact conditioned by the Jaguarão river and the International Bridge Barão de Mauá. It's adopted as the basis of methodological sustentation the Pensamento Complexo, as proposed by Edgar Morin, and as techniques of research the ethnographic practical and bibliographic and documental research. The investigation indicates that the Jaguarão river and the International Bridge of Barão de Mauá, in its complementary dynamic, and due to the historic and symbolic context of their formation and use related to the cities of Jaguarão e Rio Branco, present the contours of a Brazilian Cultural Landscape, contributing, in this vision, to stimulate the valorization of heritage on a perspective beyond the political boundary.

**KEYWORDS:** Tourism; Border; Cultural Landscape; Jaguarão/RS/Brazil; Rio Branco/Department of Cerro Largo/Uruguay.

## LISTA DE FIGURAS

<b>FIGURA 01</b> – Mapa das Cidades de Fronteira Brasil/Uruguai.....	64
<b>FIGURA 02</b> – Imagem de satélite dos núcleos urbanos de Jaguarão e Rio Branco.....	81
<b>FIGURA 03</b> – Localização do rio Jaguarão no Rio Grande do Sul .....	94
<b>FIGURA 04</b> – Rio Jaguarão visto da margem brasileira.....	95
<b>FIGURA 05</b> – Rio Yaguarón visto da margem uruguaia.....	95
<b>FIGURA 06</b> – Rio Jaguarão visto da Ponte Mauá.....	95
<b>FIGURA 07</b> – Rio Jaguarão visto da Ponte Mauá.....	95
<b>FIGURA 08</b> – Um dos vapores que fazia a navegação entre Jaguarão, Santa Vitória do Palmar, Rio Grande e Pelotas.....	101
<b>FIGURA 09</b> – Brasão Municipal de Jaguarão.....	107
<b>FIGURA 10</b> – Orla do rio Jaguarão, margem brasileira.....	108
<b>FIGURA 11</b> – Orla do rio Jaguarão, margem brasileira.....	108
<b>FIGURA 12</b> – Crianças jogando futebol na margem brasileira do rio.....	109
<b>FIGURA 13</b> – Usos do rio Jaguarão, margem brasileira.....	109
<b>FIGURA 14</b> – Usos do rio Jaguarão, margem brasileira.....	110
<b>FIGURA 15</b> – Prática de esportes náuticos no Jaguarão.....	110
<b>FIGURA 16</b> – Prática de esportes náuticos no Jaguarão.....	110
<b>FIGURA 17</b> – Prática de esportes náuticos no Jaguarão.....	111
<b>FIGURA 18</b> – Pesca no rio Jaguarão, em Jaguarão.....	111
<b>FIGURA 19</b> – Pesca no rio Jaguarão, em Jaguarão.....	111
<b>FIGURA 20</b> – Pesca no rio Jaguarão, em Jaguarão.....	112
<b>FIGURA 21</b> – Contexto pesqueiro no rio Jaguarão, margem brasileira.....	112
<b>FIGURA 22</b> – Contexto pesqueiro no rio Jaguarão, margem brasileira.....	113
<b>FIGURA 23</b> – Contexto pesqueiro no rio Jaguarão, margem brasileira.....	113
<b>FIGURA 24</b> – Contexto pesqueiro no rio Jaguarão, margem brasileira.....	113
<b>FIGURA 25</b> – Contexto pesqueiro no rio Jaguarão, margem brasileira.....	113
<b>FIGURA 26</b> – Barcos areeiros no rio Jaguarão.....	114
<b>FIGURA 27</b> – Carregamento de areia de barcos no rio Jaguarão, margem brasileira.....	114
<b>FIGURA 28</b> – Barcos areeiros no rio Jaguarão, margem brasileira.....	114
<b>FIGURA 29</b> - Usos do rio Yaguarón, margem uruguaia.....	115
<b>FIGURA 30</b> – Usos do rio Yaguarón, margem uruguaia.....	115
<b>FIGURA 31</b> – Usos do rio Yaguarón, margem uruguaia.....	116

<b>FIGURA 32</b> - Estrutura de lazer na orla do Yaguarón, em Rio Branco.....	116
<b>FIGURA 33</b> – Estrutura de lazer na orla do Yaguarón, em Rio Branco.....	116
<b>FIGURA 34</b> – Estrutura de lazer na orla do Yaguarón, em Rio Branco.....	117
<b>FIGURA 35</b> – Usos do rio Yaguarón, em Rio Branco.....	117
<b>FIGURA 36</b> – Usos do rio Yaguarón, em Rio Branco.....	117
<b>FIGURA 37</b> - Esboço da ponte internacional de Rodolfo Ahrons.....	125
<b>FIGURA 38</b> – Construção da Ponte Mauá.....	129
<b>FIGURA 39</b> – Construção da Ponte Mauá.....	129
<b>FIGURA 40</b> – Vista aérea da Ponte Internacional Mauá.....	129
<b>FIGURA 41</b> – Placa alusiva ao 60° aniversário da Ponte Mauá.....	130
<b>FIGURA 42</b> – Planimetria geral da Ponte Internacional Barão de Mauá.....	133
<b>FIGURA 43</b> – Puente Mauá, vista do centro comercial de Rio Branco.....	134
<b>FIGURA 44</b> – Puente Mauá, vista da margem uruguaia.....	134
<b>FIGURA 45</b> – Ponte Internacional Mauá, Revista do Globo.....	135
<b>FIGURA 46</b> – Ponte Internacional Mauá, Revista do Globo.....	135
<b>FIGURA 47</b> – Ponte Internacional Mauá, Revista do Globo.....	136
<b>FIGURA 48</b> – Brasão Municipal de Rio Branco.....	136
<b>FIGURA 49</b> – Ponte Internacional Barão de Mauá, vista a partir de Jaguarão.....	137
<b>FIGURA 50</b> – Plataforma de ligação entre el Puente Mauá e Cuchilla.....	138
<b>FIGURA 51</b> – Plataforma de ligação entre el Puente Mauá e Cuchilla.....	138
<b>FIGURA 52</b> - Ponte Internacional Barão de Mauá.....	141
<b>FIGURA 53</b> – Eixos urbanos definidos pelo fluxo comercial da fronteira.....	143
<b>FIGURA 54</b> – Vista do rio a partir de rua central de Jaguarão.....	144
<b>FIGURA 55</b> – Vista do rio a partir de rua central de Jaguarão.....	144
<b>FIGURA 56</b> – Vista do rio a partir de rua central de Jaguarão.....	144
<b>FIGURA 57</b> – Vista do rio a partir de rua de Rio Branco.....	144
<b>FIGURA 58</b> – Rio Jaguarão.....	146
<b>FIGURA 59</b> – Rio Jaguarão.....	146
<b>FIGURA 60</b> – Linha demarcatória do limite político entre Brasil e Uruguai.....	150
<b>FIGURA 61</b> – Busto do Gal. Artigas (Jaguarão).....	153
<b>FIGURA 62</b> – Busto do Barão de Rio Branco (Jaguarão).....	153
<b>FIGURA 63</b> – Busto do Gal. Artigas (Rio Branco).....	153
<b>FIGURA 64</b> – Busto do Barão de Rio Branco (Rio Branco).....	153
<b>FIGURA 65</b> – Folder de Jaguarão.....	157

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>2 PAISAGEM CULTURAL.....</b>	<b>17</b>
2.1 PAISAGEM: DE INVENÇÃO PICTÓRICA A CONCEITO GEOGRÁFICO.....	18
2.2 PAISAGEM: MÚLTIPLAS DIMENSÕES DE UM CONCEITO.....	21
2.3 PAISAGEM E TURISMO.....	24
2.4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM EM BEM PATRIMONIAL.....	28
<b>3 FRONTEIRAS: ESPAÇOS AMBÍGUOS DE SEPARAÇÃO-CONTATO.....</b>	<b>50</b>
3.1 FRONTEIRAS NO BRASIL E NO RIO GRANDE DO SUL.....	57
<b>4 OS ELOS DA PONTE NA MOBILIDADE DAS ÁGUAS: PERCORRENDO OS CAMINHOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>67</b>
4.1 DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA E OBJETIVOS.....	67
4.2 O MÉTODO.....	68
4.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	73
<b>4.3.1 Abordagem Etnográfica.....</b>	<b>73</b>
<b>4.3.2 Pesquisa Bibliográfica e Pesquisa Documental.....</b>	<b>78</b>
4.4 SISTEMATIZAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS .....	79
<b>5 PENSANDO O TRANSFRONTEIRIÇO.....</b>	<b>81</b>
5.1 JAGUARÃO, RIO GRANDE DO SUL – BRASIL.....	82
5.2 RIO BRANCO, DEPARTAMENTO DE CERRO LARGO – URUGUAI.....	88
<b>6 A FLUIDEZ DO(S) LIMITE(S) NA FLUIDEZ DAS ÁGUAS: O RIO JAGUARÃO.....</b>	<b>93</b>
6.1 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO GEOGRÁFICO.....	93
6.2 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO HISTÓRICO.....	96
6.3 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO POLÍTICO.....	104
6.4 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO SIMBÓLICO.....	106
6.5 OS USOS DO RIO JAGUARÃO.....	108

6.6 NO VAI-E-VEM DAS ÁGUAS O VAI-E-VEM DAS TROCAS <i>FRONTEIRIÇAS</i> ...	118
<b>7 A PONTE: OS ELOS QUE ARTICULAM A CONDIÇÃO FRONTEIRIÇA.....</b>	<b>124</b>
7.1 PONTE MAUÁ: CONTEXTO HISTÓRICO.....	124
7.2 PONTE MAUÁ: CONTEXTO FÍSICO E CONSTRUTIVO.....	131
7.3 PONTE MAUÁ: CONTEXTO SIMBÓLICO.....	136
<b>8 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....</b>	<b>139</b>
<b>9 PARA ALÉM DE UM LIMITE: CONSIDERAÇÕES PROVISÓRIAS.....</b>	<b>160</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>166</b>
<b>APÊNDICE.....</b>	<b>176</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>179</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A globalização e os imaginários a ela associados, entre eles o de um mundo sem fronteiras a limitar os territórios, trazem no bojo de suas transformações novas percepções a respeito das Fronteiras. Inicialmente associadas a um imaginário que as via como linha de corte, limite da soberania nacional, as áreas de fronteiras passam a ser percebidas como espaços de contato, onde as trocas culturais são tão ou mais importantes do que as trocas comerciais. Constituindo-se, simultaneamente, no limite de um país em relação a outro, e no primeiro ponto de tangência entre ambos (SCHÄFFER, 1990), a linha política de delimitação de fronteira carrega em si uma dualidade separação-contato. Separação devido a necessidade de se estabelecer limites em nome de uma diferença cultural e preservação da soberania nacional, e contato pelos intercâmbios e trocas que, devido à proximidade física e aos interesses comuns, se estabelecem através dela (CASTELLO, 1995). Em função disso, a fronteira apresenta certas especificidades em função da negociação cultural e simbólica que se processa cotidianamente em algumas cidades situadas na linha limítrofe política nacional, espaços ainda sub-aproveitados, nos quais o turismo, com exceção de Foz do Iguaçu, se apresenta com dificuldades.

Ao caracterizar-se como a prática do deslocamento – físico e simbólico – de sujeitos para tempos e espaços diferentes do seu cotidiano, o turismo envolve processos de estranhamento, levando o turista a defrontar-se com o novo e o inesperado, vivenciando processos de mobilização subjetiva que o instigariam a repensar e reavaliar não apenas o ambiente, mas ainda suas experiências passadas (GASTAL e MOESCH, 2007). Como prática social, a viagem implica imaginação, emoção e conhecimento, revestindo-se de um caráter memorial (TRIGO, 2010). Nesse sentido, na contemporaneidade, o turismo encontra-se em um estágio em que os turistas privilegiariam não apenas novos lugares, mas principalmente novas experiências, ímpares, a serem vivenciadas durante a viagem, em uma perspectiva individual e personalizada, mesmo que em locais próximos ou já conhecidos, uma vez que o estranhamento não dependeria do tamanho da distância percorrida, mas da mobilização afetiva desencadeada (GASTAL e MOESCH, 2007).

Dentro desse contexto, o processo de estranhamento dá-se, em grande parte, pela convivência e pelas trocas que se estabelecem entre visitante e visitado, incluindo a manifestação da construção de seus próprios lugares, que por sua vez estabelecem também comunicação com o turista. Conforme indica Wainberg (1999), a cidade apresenta-se como uma escritura, um enigma a ser desvendado, sendo sua percepção estimulada pelo

estranhamento causado por sua arquitetura, bairros, marcos, avenidas, cafés, e bares. Nesse sentido, parece correto afirmar que a paisagem constitui-se em um importante recurso turístico, garantindo materialidade ao cotidiano do outro tempo-espço que o turista busca em seus deslocamentos. A paisagem pode ser entendida como o conjunto de formas que, em determinado momento, expressam as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o ser humano e a natureza (SANTOS, 2002). Seria justamente nas relações entre pessoas e a natureza na forma específica de construção de seus lugares que se estabeleceria o processo de comunicação entre visitantes e visitados. De acordo com Yázigi (1999) é a partir da consideração da paisagem como essência cotidiana do habitante, que reside seu interesse e atratividade para a atividade turística, de forma que a configuração do cotidiano do outro se constituiria no diferencial do próprio cotidiano buscado pelo turista em sua viagem.

A mobilização da paisagem como recurso turístico seria possível em função do conteúdo simbólico do qual se reveste (CASTRO, 2002). Da mesma forma, e dentro do mesmo entendimento, a paisagem fora recentemente adotada como uma nova categoria de bem patrimonial do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, representando uma ampliação na concepção de patrimônio cultural e sua integração no rol de medidas e instrumentos de proteção do mesmo. Criada em 2009, a chancela de Paisagem Cultural Brasileira é entendida como o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma dos testemunhos da interação entre indivíduo e meio ambiente, e reciprocamente, passíveis de leituras espaciais e temporais. A paisagem, que até então era considerada a partir de seu valor natural ou de sua condição de ambiência ou entorno de outros bens principais, geralmente arquitetônicos, passa a representar uma tentativa de complementar os instrumentos de preservação e proteção de bens culturais no Brasil, uma vez que, de acordo com o IPHAN (ALMEIDA, 2007), as paisagens culturais podem ser consideradas como um dos mais representativos modelos de integração e articulação entre os diferentes bens que integram o Patrimônio Cultural brasileiro.

Se a paisagem constitui-se a partir da apropriação e interação do ser humano com/em determinado ambiente, pode-se questionar como a mesma se apresenta em áreas ambientalmente (e por vezes culturalmente) similares ou contíguas, porém interrompidas por uma linha política, ora imaginária, ora demarcada no território? Nas cidades de fronteira, principalmente nas cidades-gêmeas, a experiência turística pode ser percebida através do duplo separação-contato, dessa ambigüidade simultânea sentida e percebida pelos sinais demarcatórios – físicos e simbólicos – de diferentes países, e pela possibilidade (e, por vezes,

estímulo) do cruzamento, do *trans*, do “entre” dois países, duas culturas... Vista a partir de uma concepção que se ancora na territorialidade e se desdobra no político, a fronteira representa o limite de um espaço, delimitação de um território em oposição a outro. Nesse sentido, aponta sentidos socializados de reconhecimento, de construção simbólica de pertencimento (PESAVENTO, 2002). Ao mesmo tempo, a fronteira introduz a noção de ligação e passagem, de comunhão, de aproximação. Supõe permeabilidade, cruzamento.

Ao mesmo tempo em que apresentam marcos simbólicos associados à trajetória local e regional, muitas vezes as cidades situadas na divisa entre dois países apresentam marcos representativos do transfronteiriço: prédios e monumentos, pontes ou postos aduaneiros, construções simbólicas cujo reconhecimento não raro tem sido relegado a segundo plano, no que se refere à inclusão nas políticas e no rol do patrimônio brasileiro criado pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Entretanto, percebe-se a recente valorização, por parte da instituição, do contato cultural na construção da narrativa da nação brasileira por meio do seu patrimônio, principalmente no Sul do Brasil, que veio a receber o primeiro tombamento nacional de caráter binacional, materializado pela Ponte Internacional Mauá, que liga/separa os municípios de Jaguarão (Brasil) e Rio Branco (Uruguai). Nesse contexto, a partir de sua valorização, as áreas de fronteira tem se apresentado como destino turístico emergente ou passíveis de implementação e transformação em espaços turísticos para além do interesse comercial que tem incentivado o deslocamento às fronteiras nacionais, consagrado no turismo de compras nos *free-shops*.

A partir da consideração da possibilidade de uma paisagem cultural de fronteira, buscou-se, nessa pesquisa, empreender uma análise da relação entre as áreas de fronteira e suas manifestações patrimoniais – materiais e intangíveis – a partir da ótica da paisagem cultural, em uma perspectiva transfronteiriça. Diante das proporções territoriais continentais do Brasil, o estudo de temas relativos às fronteiras nacionais assume grande importância, principalmente no que se refere ao seu aproveitamento turístico. São, ao todo, cerca de 15.719 quilômetros de fronteiras terrestres, que propiciam o contato com dez países da América Latina (BRASIL, 2009). No Rio Grande do Sul, a linha que limita o território nacional dos países vizinhos, Argentina e Uruguai, corresponde ao dobro do tamanho da linha jurisdicional que limita esse Estado com o de Santa Catarina, o que demonstra a ampla esfera de contato estabelecida em suas fronteiras. Somente com o Uruguai, o Rio Grande do Sul possui aproximadamente 1.000 quilômetros de linha de fronteira, e nestas situam-se seis cidades brasileiras conurbadas com cidades uruguaias, cujas demarcações políticas são simbolizadas ora por marcos físicos naturais, como rios, ora por marcos artificiais, como ruas, o que

possibilita um contato contínuo e diário entre as populações fronteiriças. Entre tais cidades, situam-se a brasileira Jaguarão, e a cidade uruguaia Rio Branco, localizada no Departamento de Cerro Largo, no Uruguai. Entre ambas, representando a linha de fronteira política, física e simbolicamente, o rio Jaguarão e a Ponte Internacional Barão de Mauá, esta resultado de um acordo internacional entre Brasil e Uruguai e construída em um esforço conjunto de ambos países. Tal característica simultânea de separação-contato estabelecida entre as duas povoações desde o início do século XIX lhe garantiu certas especificidades que ainda hoje caracterizam as cidades e seus sujeitos, no constante ir e vir de ambos os lados da fronteira, principalmente pela particularidade da composição desse limite composto pelo rio e pela ponte. Atualmente Rio Branco figura como um importante centro de compras pela presença de *free-shops* que estimulam seu cruzamento, enquanto Jaguarão apresenta um importante acervo arquitetônico preservado pela população, e que figura como um dos principais recursos turísticos do município, o que estabelece ainda uma relação de complementaridade no que se refere à ocupação hoteleira da cidade brasileira face ao deslocamento à cidade uruguaia.

Dentro dessa perspectiva, percebe-se a necessidade de promover um maior conhecimento das áreas de fronteira brasileiras, para além de suas implicações políticas, mas a partir delas, em suas implicações culturais e sociais, que levem a uma maior valorização destes espaços culturalmente plurais e complexos dentro do cenário turístico nacional e, nesse caso, transfronteiriço. Aportar a questão fronteira significa não somente buscar facilitar o trânsito de turistas nos postos de fronteira, mas também pensá-la para além das áreas de trânsito e mobilidade, como destinos turísticos em si mesmas. Nestes termos, levanta-se a possibilidade de ser justo no caráter de excentricidade das áreas de fronteira que resida seu interesse para/pela atividade turística.

Para encaminhar a pesquisa no cenário até aqui descrito, a presente investigação estruturou-se tendo como questão norteadora: A área envolvida pelo rio Jaguarão e pela Ponte Internacional Barão de Mauá, que se configuram na linha de fronteira que separa/une as cidades de Jaguarão (Brasil) e Rio Branco (Uruguai), pode ser caracterizada como Paisagem Cultural Brasileira, conforme entendimento para tal das autoridades patrimoniais, e, nestes termos, contribuir para diversificar e qualificar o turismo local?

Feita a exposição do problema de pesquisa que norteou o estudo, colocaram-se como objetivos a serem atingidos na trajetória investigativa, identificar e fornecer elementos que pudessem contribuir para a compreensão da dinâmica cultural que se estabelece nos espaços fronteiriços, especificamente na fronteira Brasil/Uruguai, nas cidades de Jaguarão e Rio Branco, e verificar a possibilidade de a certificação de Paisagem Cultural Brasileira dar conta

da complexidade que envolve essa área – em sua dimensão física e cultural – valorizando-a como bem patrimonial e, desse modo, valorizando o espaço fronteiro como objeto de apropriação turística.

Como objetivos específicos, propôs-se:

- Resgatar o percurso teórico do conceito de Paisagem Cultural, de suas origens na pintura e nas Artes Plásticas, sua consolidação na Geografia Cultural, à sua adoção pela Unesco e pelo IPHAN, associada à esfera patrimonial.
- Caracterizar geográfica e culturalmente a zona de fronteira Brasil/Uruguai, especificamente Jaguarão e Rio Branco.
- Analisar a aplicabilidade da chancela de Paisagem Cultural Brasileira para a porção espacial delimitada pelo limite político nas cidades de Jaguarão e Rio Branco.
- Ampliar o conhecimento das áreas de fronteira e, especificamente, da dinâmica cultural que se estabelece nesses espaços, de modo a ampliar a consideração de tais áreas em projetos e políticas de turismo.

A dissertação estrutura-se em nove capítulos, sendo este o primeiro. O segundo capítulo detêm-se em um resgate teórico do entendimento de Paisagem, desde seu surgimento associado à pintura e às Artes Plásticas, à sua consolidação como conceito científico na Geografia, a interface entre paisagem e turismo, de modo a compreender a transformação da Paisagem Cultural em categoria de bem patrimonial pela UNESCO e pelo IPHAN. O terceiro capítulo é direcionado à discussão da temática de fronteira, de modo a contemplar as especificidades que configuram essas áreas e seus sujeitos, e que, por isso mesmo, parecem se configurar em um importante objeto de estudo e apropriação turística. O quarto capítulo explicita os caminhos metodológicos para o desenvolvimento da investigação, com a apresentação do método e dos procedimentos metodológicos adotados como os elos que articulam a construção dessa pesquisa. No quinto capítulo, procede-se à caracterização dos municípios de Jaguarão e Rio Branco, de modo a introduzir a questão do transfronteiro articulada pelo limite político, rio Jaguarão e da Ponte Internacional Mauá. Estes são abordados mais detidamente em seu contexto histórico, físico e simbólico, nos capítulos subsequentes, seis e sete. Após a caracterização do rio e da ponte em suas materialidades e seus simbolismos, no capítulo oito procede-se ao cruzamento e análise dos dados coletados, articulando os elos que configuram essa fronteira, em sua dualidade separação/contato. A investigação encerra-se com algumas considerações provisórias, no último capítulo da investigação.

## 2 PAISAGEM CULTURAL

Neste capítulo, discutem-se questões acerca da Paisagem Cultural, envolvendo o surgimento da noção de Paisagem nas Artes Plásticas, a trajetória do conceito dentro da Geografia, assim como sua migração e transformação em categoria de bem patrimonial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

A noção de Paisagem Cultural surgiu no contexto do debate nacional e internacional de autoridades públicas de âmbito patrimonial para responder à crescente complexidade da sociedade contemporânea e a velocidade cada vez maior dos processos sociais e econômicos, a influenciar a descaracterização dos territórios (ALMEIDA, 2007). Desde o século XVIII, o entendimento do que constitui o patrimônio cultural e os instrumentos necessários à sua preservação vêm sendo ampliados quantitativa e qualitativamente, permitindo gradativamente, em maior grau e diversificação, a preservação de cidades, conjuntos arquitetônicos, edifícios, obras de arte e de usos e costumes de natureza artística, lúdica ou utilitária, saberes e fazeres culturais de grupos.

Resultado desse processo, ampliando a questão do patrimônio da visão do mesmo como bem isolado à consideração da dimensão da paisagem como bem cultural, coloca-se a necessidade de um conjunto mais amplo e diversificado de instrumentos de preservação, tanto culturais quanto ambientais. Significa propor novas formas de planejamento urbano e rural, e novas posturas quanto ao comportamento de gestores e populações envolvidas na gestão e manutenção da qualidade do território.

Em função dos conceitos de *paisagem* e *paisagem cultural* serem algumas vezes utilizados como sinônimos, mesclando-se e interpondo-se constantemente, dado o caráter cultural das paisagens, para fins deste estudo, inicialmente realizou-se um breve histórico da trajetória evolutiva do conceito de Paisagem, desde seu entendimento na pintura até sua consolidação científica pela Geografia, mais especificamente pela Geografia Cultural, a fim de compreender a trajetória evolutiva do mesmo até sua apropriação e ressignificação como bem patrimonial pela UNESCO e IPHAN. Em um segundo momento, aborda-se a Paisagem em sua multidimensionalidade, e dentro dessa, a dimensão turística, para, enfim, contextualizar a sua adoção em âmbito patrimonial e sua potencialidade para a atividade turística.

## 2.1 PAISAGEM: DE INVENÇÃO PICTÓRICA A CONCEITO GEOGRÁFICO

A noção de paisagem, apesar de consagrar-se na Geografia, surge ligada a pintura e às Artes Plásticas, ganhando destaque principalmente após o Renascimento, com a introdução da perspectiva. Essa manifestação artística teria desempenhado um papel determinante na construção dos códigos estéticos de apreciação da natureza, com a aproximação do homem com o mundo natural, relação que até a Idade Média era regida pela ótica religiosa e pela relação de trabalho; na religião, a natureza era fonte de prazer e, como tal, de pecado, e no trabalho, havia a primazia do utilitário (GASTAL, 2008). Árvores, rochedos, rios e outros elementos naturais representavam signos em um espaço sagrado e, por isso, figuravam na iconografia religiosa medieval, não contendo em si qualquer valor imanente, próprio de sua condição e característica natural, devendo ser decodificados segundo uma interpretação bíblica (MENESES, 2002). Já dentro da lógica de trabalho camponês, do indivíduo que trabalha *a* e *na* natureza, essa seria não fonte de prazer, mas de trabalho, de subsistência. Este tipo de relação indivíduo-meio impossibilitava o distanciamento que permitisse ao indivíduo olhar a natureza como objeto, como algo dissociável do observador.

O Renascimento e, depois, o Romantismo, por meio da pintura de paisagens, propiciariam o estabelecimento de uma nova relação da sociedade com seu espaço, não mais teológica. Ao fazer da natureza tema de quadros e condição de beleza, valorizando o natural como fonte de espetáculo e fruição estética, instituiu uma nova forma de olhar a natureza em busca do prazer (SALGUEIRO, 2001). Inicialmente usada como tema de fundo nas pinturas, como padrão decorativo para completar a composição, com o desenvolvimento da perspectiva, a natureza passa a constituir-se como cena, como cenário, onde são representados fatos ou acontecimentos (GASTAL, 2008). Em meados do século XIX, com o Romantismo, a paisagem passa a ser tema dominante na pintura, transformando a natureza em motivo central, e interligando os elementos naturais anteriormente isolados na composição em um todo. A paisagem fora fortemente caracterizada, em seu auge enquanto estilo de pintura, pelas noções de sublime e pitoresco, associadas a diferentes interpretações da natureza. Enquanto a primeira remete ao temor diante de um elemento da natureza que se apresenta grandiosa e hostil, apontando para o trágico, o infinito e universal, a estética do pitoresco evocaria imperfeições e assimetrias, remetendo a detalhes curiosos e característicos vinculados a idéia de uma natureza acolhedora e generosa (GASTAL, 2008).

“Até o século XVIII, a paisagem era, portanto, sinônimo de pintura. Assim, foi na mediação com a arte que o sítio – o lugar – adquiriu estatuto de paisagem” (LUCHIARI,

2001, p. 15). O aparecimento da paisagem fora acompanhado de uma revolução científica e técnica que destituiu a natureza de seu estado divino, dessacralizando-a e tornando-a objeto de conhecimento científico. A moda das viagens e a grande divulgação dos relatos no século XIX favoreceram ainda a associação da paisagem às características de um determinado território, expressas pela combinação local de elementos naturais e humanos, e pelo modo particular de apropriação humana do espaço (SALGUEIRO, 2001).

A definição da paisagem como conceito formal da Geografia moderna surge no final do século XIX e início do século XX na Alemanha, influenciada por Otto Schlüter, sendo introduzida nos Estados Unidos por Carl Ortwin Sauer. Seu conceito, entretanto, era difuso, pois o termo *landschaft* tanto significava uma porção limitada da superfície terrestre cuja configuração de elementos lhe dava unidade, quanto a aparência do espaço tal como era percebido por um observador. *Kulturlandschaft* (paisagem cultural) foi o termo criado por Schlüter para designar a paisagem transformada pela presença humana, paisagem humanizada, em oposição à *Naturlandschaft*, ou paisagem natural, que não apresentaria marcas da presença humana (RIBEIRO, 2007). Tanto para Schlüter quanto para a maioria dos geógrafos alemães das primeiras décadas do século XX, é a marca que os indivíduos impõem à paisagem que constitui o objeto fundamental das pesquisas realizadas. Sua maior contribuição foi fornecer uma base teórica e metodológica sobre a qual os aspectos culturais do espaço pudessem ser estudados cientificamente, principalmente por meio da morfologia da paisagem cultural.

Apesar da dimensão cultural da sociedade já estar presente nas discussões da geografia europeia do final do século XIX e início do século XX, é a partir de Sauer e seus discípulos que tanto a Geografia Cultural como, indiretamente, a Paisagem Cultural ganham força e identidade própria como um subcampo da Geografia. Em seu artigo “A Morfologia da Paisagem” (*The Morphology of Landscape*), de 1925, Sauer propõe uma tentativa de romper com o determinismo geográfico ou ambientalismo que até então dominava a geografia norte-americana (RIBEIRO, 2007). O termo paisagem “é apresentado para definir o conceito de unidade da geografia, para caracterizar a associação peculiarmente geográfica de fatos” (SAUER, 1998, p. 23), sendo tais fatos de natureza humana e física. Ainda segundo Sauer (1998, p. 29), o conteúdo da paisagem é encontrado “nas qualidades físicas da área que são importantes para o homem e nas formas do seu uso da área, em fatos de base física e fatos da cultura humana”.

Por este motivo, a paisagem apresenta uma unidade bilateral indissociável em sua expressão física e em sua expressão cultural, unidas, inter-relacionadas e interdependentes.

Para Sauer, a paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural por um grupo cultural, onde “a cultura é o agente, a área natural é o meio, a paisagem cultural o resultado” (1998, p. 59). Uma das principais limitações ao seu estudo referia-se ao entendimento de que a análise da paisagem deveria restringir-se aos seus aspectos visíveis, desconsiderando os fatos não materiais da cultura. Conforme propunha o autor (1998, p. 57), “[...] em geografia não nos preocupamos com a energia, costumes ou crenças do homem, mas com as marcas do homem na paisagem”. Apesar de reconhecer a existência das dimensões estética e subjetiva da paisagem, elas não faziam parte do interesse científico na medida em que não podiam ser classificadas e mensuradas. Apesar das críticas e revisões feitas à sua obra, o geógrafo norte-americano é reconhecido pelo movimento de renovação da Geografia Cultural, a partir de 1970, por ter consolidado a noção de paisagem como um conceito científico.

Os estudos sobre a paisagem, constituídos com foco na descrição das formas físicas da superfície terrestre, passaram progressivamente a considerar e incorporar aspectos da transformação humana sobre o ambiente ao longo do tempo, com a individualização das paisagens culturais frente às paisagens naturais, sem perder de vista seu inter-relacionamento (SALGUEIRO, 2001). Após um período de relativa perda de prestígio da Geografia Cultural após 1940, sua retomada, a partir da década de 1970, trouxe em seu bojo uma renovação temática e de abordagem dessa vertente geográfica. Destacam-se teóricos como Berque e Cosgrove, e a introdução da consideração do simbolismo e subjetividade na configuração das paisagens, levando a ampliação da análise morfológica a outras perspectivas epistemológicas.

Nesse contexto, o conceito de paisagem passa de uma observação objetiva, essencialmente visual, dos elementos físicos e materiais, para a necessidade de explicação do conjunto sob uma ótica subjetiva, da consideração de elementos ocultos, intangíveis, do domínio da cultura, da economia, da política. No final do século XX, a relação indivíduo-ambiente é colocada em novos termos, marcando uma ampliação do enfoque predominante sobre os aspectos objetivos - a dimensão material -, para abranger ainda o seu aspecto subjetivo - o modo de ver e a relação sujeito/objeto, e o significado da paisagem. Cosgrove (1998) propõe que todas as paisagens seriam simbólicas, pois correspondem ao produto da apropriação e transformação do meio ambiente pela ação humana, constituindo-se assim em um modo de ver o mundo. Qualquer intervenção humana na natureza – material ou simbólica - envolve sua transformação em cultura, apesar dessa transformação não necessariamente estar sempre visível.

Dentro dessa perspectiva, Augustin Berque, geógrafo francês, introduz na discussão o duplo papel da paisagem, com as categorias de *paisagem-marca* e *paisagem-matriz*, que

auxiliam e subsidiam a análise proposta na presente investigação. De acordo com o autor (1998), a paisagem apresenta-se como uma marca, uma geo-grafia, que o grupo imprime na superfície terrestre, e cuja grafia o reflete. Ao mesmo tempo é uma matriz porque participa dos esquemas de percepção, concepção e ação – ou seja, da cultura -, que canalizam, em certo sentido, a relação de uma sociedade com o espaço e com a natureza. Ou seja, as marcas constituem matrizes, condições para a ação e transformação humana da paisagem. Concomitante a essa nova concepção da paisagem, surgem novos modos de analisá-la, a fim de compreender seus significados, ultrapassando a dimensão morfológica. Verifica-se uma diversificação dos métodos de leitura de paisagens, que podem incluir desde um inventário eco-geográfico até a interpretação de lendas, mitos, e representações que a população elabora sobre seu espaço.

## 2.2 PAISAGEM: MÚLTIPLAS DIMENSÕES DE UM CONCEITO

A complexidade e a polissemia do termo levam a que a paisagem seja objeto de estudo de diferentes áreas. A noção de paisagem apresenta-se multidimensional, podendo ser entendida a partir da noção de emergência proposta por Morin (2005), na qual a interação das múltiplas dimensões confere à paisagem sua configuração, em sua manifestação material ou simbólica. A paisagem apresenta uma dimensão morfológica, ou seja, constitui-se em um conjunto de formas criadas pela natureza e pela ação humana, e uma dimensão funcional, ou seja, uma função determinada pelas relações entre suas diversas partes. Entendida como um produto da ação humana ao longo do tempo, a paisagem apresenta uma dimensão histórica. Na medida em que ocorre ou se manifesta em determinada área da superfície terrestre, apresenta uma dimensão espacial. A paisagem ainda é portadora de significados, expressando valores, crenças e mitos, apresentando assim uma dimensão simbólica (CORRÊA e ROSENDAHL, 1998).

A paisagem cultural pode ser compreendida como um produto concreto e característico da interação complicada entre uma determinada comunidade humana, abrangendo certas preferências e potenciais culturais, e um conjunto particular de circunstâncias naturais (WAGNER e MIKESELL, 2003). “Envolve os elementos físicos ou naturais, suas interações, assim como todas as intervenções e articulações provocadas pela ação humana” (CASTROGIOVANNI, 2002, p. 132), assim que também fazem parte os elementos históricos e culturais que sinalizam a trajetória de determinado grupo. Segundo a definição proposta pela Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural (IPHAN *et. al.*, 2007, p.

02), a paisagem cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma “soma de todos os testemunhos resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com o homem, passíveis de leituras espaciais e temporais”.

Ao envolver a união indissociável dos elementos, a paisagem cultural apresenta-se sob a forma de sistema. Os objetos que existem juntos na paisagem existem em inter-relação. Constituem um todo que não é expresso pela consideração das partes, separadamente (SAUER, 1998). Sua estrutura e função são determinadas por formas integrantes e dependentes. Esta combinação de elementos visíveis e invisíveis só pode ser percebida através de uma análise do conjunto global, o que indica que a identificação da paisagem está diretamente ligada ao conjunto harmônico dos elementos ali presentes.

Na condição de suporte físico, o meio natural apresenta-se como de fundamental importância para a configuração da paisagem cultural, pois fornece os materiais e disposições com as quais a paisagem é formada pela ação humana. A área natural representa o meio no qual determinado grupo, com sua respectiva cultura, se desenvolverá, sendo a paisagem cultural o resultado da apropriação do meio pela ação humana (SAUER, 1998). Nesse sentido, são grandes e variadas as possibilidades de arranjos espaciais, que dependerão fundamentalmente da intensidade e qualidade da intervenção humana no espaço e de sua influência nas manifestações dela decorrentes (TORELLY, 2008). A paisagem não participa como suporte passivo, mas sim como existência ativa, integrante e testemunha de uma dinâmica cultural que se constrói no tempo e se manifesta no espaço.

Desde a simples utilização do meio como recurso natural para a subsistência, à transformação deste meio diante de sua utilização como espaço habitável, o suporte físico resultante traduz, pela forma como é transformado, o saber e a cultura subjacente à ação. A ação humana sobre determinado território e, conseqüentemente, a transformação da paisagem natural constitui assim o resultado de um processo complexo, produto do pensamento, conhecimento e valores humanos que organizam e utilizam o território de determinada maneira. A produção de um novo contexto material altera a paisagem e introduz novas funções, valores e objetos (LUCHIARI, 2001).

Por se tratar do resultado da ação, ao longo do tempo, da cultura sobre a paisagem natural, o tempo aparece como variável fundamental tanto na construção como na interpretação da paisagem cultural. Para Santos (2002, p. 103), “a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, expressam as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”. Se apresenta como um palimpsesto, uma

coleção de memórias de um passado, permitindo revê-lo em suas diversas etapas numa perspectiva de conjunto, de evolução histórica. A paisagem possui uma qualidade transtemporal, uma construção transversal, que une passado e presente em sua configuração espacial. É história congelada que participa ao mesmo tempo da história viva, influenciando a vida no espaço. Trata-se assim de uma herança de um longo período de evolução natural e de muitas gerações de esforço humano, o que nos leva a considerar o caráter evolutivo e dinâmico da paisagem, em sua configuração e expressão espacial. Tanto a evolução quanto a história da paisagem são vias fundamentais para compreendê-la, como resultado de um processo e como valor documental do mesmo.

Sua dimensão temporal conduz à sua dimensão simbólica. Como uma manifestação concreta, a paisagem está naturalmente exposta à objetivação analítica do tipo positivista; mas ela existe, em primeiro lugar, na sua relação com um sujeito coletivo: a sociedade que a produziu, que a reproduz e que a transforma em função de determinada lógica. Retomando a proposta de Berque (1998), a paisagem assume o papel simultâneo de paisagem-marca e paisagem-matriz. A paisagem pode ser considerada uma *marca* na medida em que expressa o trabalho de um grupo, mas também se constitui em *matriz* uma vez que participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação que canalizam, em certo sentido, a relação com o espaço e com a natureza. Dentro dessa perspectiva, Claval (2001) acrescenta que a paisagem apresenta ao mesmo tempo uma faceta funcional e outra simbólica, sendo a paisagem e o sujeito co-integrados em um conjunto unitário, que se autoproduz e se auto-reproduz. A paisagem é, por um lado,

[...] vista por um olhar, apreendida por uma consciência, valorizada por uma experiência, julgada (e eventualmente reproduzida) por uma estética e uma moral, gerada por uma política, etc. e, por outro lado, ela é matriz, ou seja, determina em contrapartida, esse olhar, essa consciência, essa experiência, essa estética e essa moral. (BERQUE, 1998, p. 86)

Percebidas nesse contexto, as paisagens engendram significado simbólico, como produto da apropriação e transformação do meio ambiente pelo homem, no qual se manifestam os símbolos, os traços culturais de cada grupo (COSGROVE, 1998). A paisagem representa mais do que simplesmente o visível, os remanescentes físicos da atividade humana sobre o solo. Ela participa do sistema de valores humanos, definindo relacionamentos complexos entre as atitudes e a percepção sobre o meio. Dentro dessa compreensão, as paisagens não existem *a priori*, como um dado da natureza, mas somente em relação à sociedade. Elas tanto estão no sujeito quanto no objeto – configuração do ambiente. O olhar

não apenas se lança sobre a paisagem, mas em certa medida ele é a paisagem, pois ao mesmo tempo em que a paisagem é espacialmente definida e modelada pelas transformações naturais e pela presença humana, ela é, principalmente, objeto de um sistema de valores construído historicamente e apreendido diferentemente, no tempo e no espaço, pela ação humana (LUCIARI, 2001). Entendida como representação, a paisagem não se esgota: reproduz-se, renova-se, regenera-se, de acordo com as sociedades que as vivenciam e transformam.

Nesse sentido, as paisagens de artistas, geógrafos, arquitetos, ecólogos, turistas e residentes não necessariamente recobrem a mesma realidade. A materialidade, a superfície terrestre analisada pode ser a mesma, porém as interpretações e as representações elaboradas sobre ela são diferentes, e levam a diferentes formas de percebê-la. A paisagem como representação resulta da apreensão do olhar do indivíduo, que por sua vez, é condicionado por filtros fisiológicos, psicológicos, socioculturais e econômicos, sofrendo ainda influência da rememoração e da lembrança recorrente (GOMES, 2001). Pimentel (2010), retomando Rougerie e Beroutchachvili, apresenta os filtros da paisagem, em nível fisiológico: como estruturação cognitiva de percepção do mundo; em nível social e cultural: que colocaria ao sujeito um modo de ver a realidade que seria próprio do seu grupo, diferente de outros no tempo e no espaço; e em nível existencial: próprio da intencionalidade e da história pessoal de cada sujeito.

Mesmo a configuração natural (entendida essa naturalidade como uma construção cultural) dos lugares, suas formas e particularidades, constituem por si só motivos suficientes para a atribuição de valores e significados que transcendem sua qualidade física, e que, enquadrados em uma determinada cultura, se aproximam de um imaginário individual e coletivo ligado à exaltação de determinados valores atribuídos à natureza e que traduzem anseios e preposições culturais construídas pelo homem na sociedade em que se insere.

### 2.3 PAISAGEM E TURISMO

A multidimensionalidade apresentada no entendimento da noção de paisagem leva, pelo que aparenta ser sua conseqüência direta, à outra dimensão: a dimensão turística. Conforme aponta Gastal (2008), o turismo tem na paisagem um de seus elementos constituintes, desde seus primórdios, no século XVIII e XIX. O entendimento da paisagem como recurso turístico é ainda compartilhado por outros teóricos, como Castro (2002), Meneses (2002), Yázigi (1999; 2002), e Pires (1999).

Haveria um paralelo entre o movimento de valorização da paisagem na pintura e no turismo, movimento esse não somente similar, como complementar. A desvinculação entre sujeito/objeto, ou entre indivíduo e natureza, propiciado pela pintura de paisagens, passou a representá-la e ressignificá-la como objeto de fruição estética, estimulando sua busca e consumo. Em movimento semelhante podemos situar o processo de valorização das paisagens no turismo, principalmente entre os séculos XVIII e XIX, período das Revoluções Turísticas, conforme apontado por Boyer (2003). De acordo com o autor (2003, p. 54), “o sentimento da Natureza se transformou em amor de um campo considerado como paisagem”, sendo tal valorização integrante de uma revolução ideológica que percebia uma inversão de valores atribuídos à cidade. Esta, que por muito tempo fora considerada o berço da civilização, local de urbanidade, na segunda metade do século XVIII, passou a ser encarada como uma Babilônia, que pervertia e levava à perdição. Nesse processo, o campo então desejado passou a ser mais apreciado por seu valor estético e terapêutico do que por seu interesse produtivo, sendo-lhe atribuído um significado simbólico de local de virtude e liberdade.

Surgiram então o amor pelo campo, que se tornara lúdico, a transformação das práticas populares de uso das águas no termalismo mundano das estações termais que se estendeu até os balneários oceânicos, o novo desejo de ir aos limites e as invenções sucessivas das Geleiras, do Mont Blanc e do alpinismo e, enfim, a longa temporada de inverno no sul da França. O Romantismo prolongou essas invenções com sua descoberta do exotismo no tempo e no espaço. (BOYER, 2003, p. 19).

A valorização da natureza se processa a partir de um processo de sua culturalização, ou seja, foi a partir da consideração da natureza como objeto de fruição estética que se processa seu consumo visual e/ou turístico, em quadros, telas ou empiricamente.

Para Castro (2002) a paisagem é um dos muitos recursos mobilizados pela atividade turística, por ser, em primeiro lugar, um bem social. Tal mobilização ou valorização da paisagem em âmbito turístico seria possível em função do conteúdo simbólico do qual ela reveste-se. Assim, embora a proliferação de imagens produzidas pela publicidade seja importante, seu efeito sobre as decisões individuais se dá em função de imagens prévias e mais profundas, construídas e valorizadas historicamente. Nesse sentido, a autora afirma que a importância da paisagem como imagem atrativa para o turismo vai muito além dos contornos da lógica de uma mercantilização eficiente, mas obedece também a uma lógica mais profunda do imaginário social. A utilização de imagens de paisagens como recurso turístico decorre do que elas provocam em quem as recebe e não apenas do resultado do estímulo provocado pela publicidade turística.

Foi através de um processo mais profundo da construção de uma visualidade atrativa ou de uma apropriação estética de alguns locais que, inicialmente considerados perigosos ou indesejados, se transformaram em destinos turísticos procurados. Conforme aponta Meneses (2002, p. 38),

[...] montanha, mar, deserto, espaços selvagens: tais realidades preexistiram empiricamente à sua transformação em paisagem. Essa translação de natureza se dá apenas quando a paisagem empírica passa a integrar as diversas dimensões do imaginário e a atuar como agente, mais do que como cenário, na interação sociocultural.

O que se percebe na valorização desses espaços que se consolidaram como importantes movimentos turísticos é uma ressignificação ou refuncionalização dos elementos naturais, ou seja, de sua culturalização. Mesmo o mar e as cidades marítimas, que por muito tempo tiveram uma influência muito grande no cenário turístico internacional, sofreram essa inversão do imaginário atribuído a tais locais, inicialmente vinculado à noção de perigo e apreensão e, posteriormente, transformada em espaço de fruição e prazer (MENESES, 2002).

Nesse sentido, “a paisagem vai, portanto, muito além do real oferecido pela natureza, embora ela também o incorpore, resultando – e ao mesmo tempo fazendo parte – da cultura”, uma vez que a natureza não pode ser vista como um dado independente da representação social (CASTRO, 2002, p. 123). Assim, se a paisagem remete necessariamente à natureza e à representação, ambas remetem à dimensão do imaginário em função da mediação simbólica que assume a representação da natureza para diferentes grupos sociais. Levando-se em conta que a paisagem é o que se vê, ela é, portanto, decorrência também do olhar que se constrói a partir da experiência cultural e da experiência individual do observador, o que leva Castro (2002, p. 132) a afirmar que “é a sensibilidade humana que se encontra na origem da paisagem”, sendo seu significado – como gosto ou desgosto, prazer ou desprazer – tal como percebido pelo seu observador uma consequência do processo civilizatório que define esses padrões.

De acordo com Meneses (2002), a paisagem corresponde a um processo cultural, que extrapola a consideração apenas de um objeto (uma extensão da superfície terrestre), a transformação humana desse objeto e a interação (material e simbólica) que se estabelece. Isso nos indica, retomando a afirmação de Castro (2002), que há ao longo do tempo um processo de construção de um imaginário, que a paisagem seria uma forma de ver influenciada por uma série de padrões estéticos e culturais que permeiam nossa percepção e

nossa relação com o mundo. Yáziqi (2001) complementa a idéia afirmando que a paisagem seria o momento comunicativo entre dois sistemas: o social e o territorial.

Trazendo um exemplo de um guia impresso no século XIX, destinado a atrair turistas para o Distrito de Lagos, na Inglaterra, Meneses (2002) demonstra a relação de simbiose entre a paisagem e sua representação.

[...] o turista verá em Coniston Lake paisagens com os toques delicados do painel de Claude; em Windemer Water, terá acesso ao senso de nobreza de Poussin; em Lake of Derwent, se defrontará com as estupendas idéias românticas de Salvador Rosa. (MENESES, 2002, p. 34).

Sendo a percepção visual uma condição fundamental para a existência cultural da paisagem, esta deve ser considerada como objeto de apropriação estética, sensorial (MENESES, 2002). Ainda de acordo com Meneses (2002, p. 59), “a paisagem responde aos imperativos da territorialidade e da pertença, isto é, às necessidades de inserirmos nossa trajetória biográfica não apenas num eixo temporal, mas também espacial”. Essa necessidade seria cultural, e atenderia aos requisitos de produção e reprodução material da vida, mas resposta a tal necessidade seria, por sua vez, impregnada de sentidos, de valores e de expectativas.

A paisagem como fruto da observação resulta de um processo cognitivo mediado pelas representações<sup>1</sup> do imaginário, por sua vez pleno de valores simbólicos (CASTRO, 2002). A “paisagem só é imagem, produzida pela sociedade e incorporada pelo imaginário social porque reflete um real concreto. Essa incorporação não se faz, porém, de forma direta, mas a partir de códigos e símbolos instituídos coletivamente” (CASTRO, 2002, p. 125). Para Maffesoli (in SILVA, 2001, p. 76)

[...] não é a imagem que produz o imaginário, mas o contrário. A existência de um imaginário determina a existência de um conjunto de imagens. A imagem não é suporte, mas resultado. Refiro-me a todo tipo de imagem: cinematográficas, pictóricas, esculturais, tecnológicas e por aí fora. Há um imaginário parisiense que gera uma forma particular de pensar a arquitetura, os jardins públicos, a decoração, das casas, a arrumação dos restaurantes, etc. o imaginário de Paris faz Paris ser o que é.

Nesse sentido, não haveria uma paisagem turística apenas, mas uma paisagem socialmente estetizada e valorizada. Nas últimas décadas do século XX, os meios de

---

<sup>1</sup> Representação é definida pela autora (2002, p. 125) como uma “estrutura cognitiva mental relativamente geral e abstrata, a partir da qual pode-se falar em modelo, internalizado pelos indivíduos de uma sociedade, que permite interpretar o real”.

comunicação de massa teriam multiplicado as possibilidades de reproduzir imagens de paisagens – agora não mais restritas às telas e a um público seletivo – e propagaram um comportamento de contemplação estética (CASTRO, 2002). Partindo do entendimento de que o turismo como prática constitui-se fundamentalmente em um afastamento tanto concreto/físico quanto simbólico do sujeito de seu cotidiano, do familiar, o qual mobiliza processos de estranhamento e mobilização subjetiva diante do novo, parece adequado afirmar que a paisagem constitui-se em um dos principais recursos turísticos, uma vez que ela garante materialidade ao novo, materialidade ao cotidiano do outro que, em seu afastamento, o turista busca. Retomando o conceito de Santos (2002, p. 103), “a paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza”. Pensa-se ser justamente nas relações entre pessoas e natureza na forma específica de construção de seus lugares que se constitui a comunicação entre visitante e visitado, e que a paisagem materializa, encerrando diversas temporalidades e diversas dimensões, apresentando-se diferenciada a cada um que a busca, apesar do imaginário que lhe consagra a partir de certas características gerais de apreciação.

A preocupação com a preservação da paisagem seria mais importante em primeiro lugar para o residente, antes do turista, pois

[...] para o residente do local, a paisagem é virtualmente conclamada a desempenhar várias funções, entre as quais: a de espaço mediador para a vida e as coisas acontecerem – não o de receptáculo, mas o de permanente transformação; a de referências múltiplas: geográficas, psicológicas (lúdicas, afetivas...), informativas...; a de fonte de contemplação que, como a arte, pode significar um contraponto ao consumo; a de fonte de inspiração e, sobretudo, a de alimento da memória social, através de todas as suas marcas. (YÁZIGI, 1999, p. 133)

Assim, é a partir da consideração da paisagem como essência cotidiana do habitante, que Yázigi (1999) defende seu interesse para a atividade turística, assinalando que seria essa configuração do cotidiano do outro que se constituiria no diferencial do próprio cotidiano buscado pelo turista em sua viagem.

#### 2.4 A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM EM BEM PATRIMONIAL

O processo de consideração da Paisagem Cultural como bem patrimonial inicia-se a partir da Convenção para Proteção do Patrimônio Cultural e Natural Mundial, organizada pela UNESCO, em 1972, com a criação da Lista do Patrimônio Mundial. Quatro anos depois, com o intuito de implementar a convenção, é criado o Comitê do Patrimônio Mundial, viabilizando

a inscrição dos primeiros bens em 1978. Nesta lista, os bens inicialmente poderiam ser inventariados e classificados em duas categorias, a partir do valor atribuído a eles: como patrimônio natural e patrimônio cultural, evidenciando o antagonismo entre as categorias, numa concepção que refletia a preocupação bipartida com o patrimônio mundial, oriunda de dois movimentos separados, num lado a preservação de sítios culturais e no outro a conservação da natureza (RIBEIRO, 2007). De acordo com a Convenção para a Proteção do Patrimônio Cultural e Natural, eram considerados patrimônio cultural (UNESCO, 1972, p. 135, tradução nossa):

Os monumentos – obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos de estrutura de caráter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência.

Os conjuntos – grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência.

Os locais de interesse – obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

Já o patrimônio natural era definido como

Os monumentos naturais constituídos por formações físicas e biológicas ou por grupos de tais formações com valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico.

As formações geológicas e fisiográficas e as zonas estritamente delimitadas, que constituem habitat de espécies animais e vegetais ameaçadas, com valor universal excepcional do ponto de vista da ciência ou da conservação.

Os locais de interesse naturais ou zonas naturais estritamente delimitadas, com valor universal excepcional do ponto de vista da ciência, conservação ou beleza natural. (UNESCO, 1972, p. 135, tradução nossa).

A inscrição na Lista de Patrimônio Mundial baseava-se em critérios naturais e em critérios culturais, devendo o bem em questão atender a, pelo menos, um destes critérios. Relacionados ao patrimônio cultural, constavam seis critérios para a inscrição do bem como Patrimônio Mundial. Já no que se refere à inscrição de bens segundo a categoria de patrimônio natural, estes deveriam preencher pelo menos um dentre quatro critérios. A partir de 2005, após a revisão do Guia Operacional para a Implementação da Convenção Mundial do Patrimônio, estabeleceu-se que tais critérios fossem reunidos em uma série única de dez critérios, de modo a manter uma visão mais integrada do patrimônio mundial, conforme segue abaixo (UNESCO, 2008, p. 20-21, tradução nossa):

(I) representar uma obra-prima do gênio criativo humano.

- (II) exibir um importante intercâmbio de valores humanos, durante um período de tempo ou em uma dada área cultural do mundo, no desenvolvimento da arquitetura ou tecnologia, artes monumentais, planejamento das cidades ou design de paisagem.
- (III) fornecer um testemunho único ou excepcional de uma tradição cultural ou de uma civilização viva, ou já desaparecida.
- (IV) ser um exemplo excepcional de um tipo de edifício, ou de um conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem, ilustrativo de estágios significativos da história humana.
- (V) ser um exemplo excepcional de fixação ou estabelecimento humano tradicional, de uso do solo ou uso marinho, que seja representativo de uma cultura (ou culturas), ou interação humana com o meio ambiente especialmente quando se tornou vulnerável sobre o impacto de irreversíveis mudanças.
- (VI) estar diretamente ou tangivelmente associada a eventos ou tradições vivas, com idéias, ou com crenças, com trabalhos artísticos e literários de significado universal excepcional.
- (VII) conter fenômenos naturais superlativos ou áreas com excepcional beleza natural ou importância estética.
- (VIII) ser um exemplo excepcional representativo de grandes estágios da história da Terra, incluindo o registro da evolução da vida, significativos processos geológicos em curso no desenvolvimento das formas terrestres, ou significativas características geomórficas ou fisiográficas.
- (IX) ser um exemplo excepcional que represente processos ecológicos e biológicos significativos em curso na evolução e desenvolvimento de ecossistemas terrestres, aquáticos, costeiros e marinhos, e comunidades de plantas e animais.
- (X) conter os habitats naturais mais importantes e significativos para a conservação *in situ* da diversidade biológica, incluindo aqueles que abrigam espécies ameaçadas que tenham um valor universal do ponto de vista da ciência ou da conservação.

Posteriormente, foi criada a categoria de bem misto, a fim de abarcar aqueles bens que tinham sua inscrição justificada tanto por critérios naturais quanto culturais, mas sem que a relação ou inter-relação entre eles na configuração do bem fosse objeto de análise ou valoração. Entretanto, já em 1962, encontra-se referência à preocupação da UNESCO com a preservação das paisagens, apesar de não haver referência ao termo Paisagem Cultural. Dez anos antes da criação da Lista do Patrimônio Mundial, na 12ª Sessão da Conferência Geral da UNESCO, entre as resoluções e recomendações referentes às diversas áreas de atuação da instituição, figura a Recomendação referente à Salvaguarda da Beleza e do Caráter de Paisagens e Locais (UNESCO, 1962). Tal intenção de salvaguarda é assumida tendo em vista

a preservação e, onde e quando possível, a restauração do aspecto das paisagens e locais naturais, rurais e urbanos, sejam naturais ou fruto da ação humana, que apresentem um interesse cultural ou estético, ou formem uma conformação natural específica. Essa provisão pretendia ainda, conforme apontado na recomendação, complementar medidas de proteção da natureza. Pode-se perceber, através da definição proposta, que apesar da concepção bipartida das categorias natureza e cultura, ambas manifestações são enquadradas no termo paisagem, e, desse modo, alvo de proteção.

Conforme é explicitado nos princípios gerais do documento, a proteção não deveria limitar-se a paisagens naturais, sendo estendida ainda a paisagens ou locais cuja formação é devida inteiramente ou parcialmente a ação humana. Em função disso, provisões especiais deveriam ser feitas para garantir a salvaguarda de certas paisagens urbanas que seriam, em geral, as mais ameaçadas, especialmente por obras de construção e especulação imobiliária. Tais medidas de proteção deveriam ser preventivas e corretivas, tendo como métodos: (a) a supervisão geral de autoridades responsáveis; (b) inclusão de obrigações nos planos de desenvolvimento urbano, e em todos os níveis: regional, rural e urbano; (c) organização de paisagens extensivas por zonas; (d) organização de locais isolados; (e) criação e manutenção de reservas naturais e parques nacionais; (f) aquisição de locais das comunidades. Como motivos da criação da recomendação de salvaguarda da beleza e caráter das paisagens e locais, figura a importância natural e de cunho patrimonial, como herança cultural e estética, sendo imbuídos de uma “poderosa influência de regeneração física, moral e espiritual” (UNESCO, 1962, p. 139, tradução nossa), ao mesmo tempo contribuindo para a vida cultural e artística dos indivíduos. Ainda é ressaltado que as paisagens e locais constituem-se em importante fator da vida econômica e social de muitos países, apresentando ainda relação com a garantia ou manutenção da saúde de seus habitantes. Além das medidas de proteção, verifica-se uma preocupação com medidas em âmbito educacional, escolar ou não, de modo a desenvolver o respeito público pelas paisagens.

O desenvolvimento da consciência ambientalista, o crescente movimento de preocupação com o meio ambiente e com o desenvolvimento sustentável, acabou por provocar uma valorização em âmbito internacional da relação harmoniosa entre indivíduo e meio ambiente. Dentro desse contexto, em 1992, a Convenção do Patrimônio Mundial passa a ser o primeiro instrumento legal a reconhecer e proteger paisagens culturais, ao consagrar-lhe como um bem patrimonial independente, como uma categoria dentre as demais classificadas como Patrimônio Mundial, sendo, da mesma forma, inscrita na Lista do Patrimônio Mundial. Antes desse período, a paisagem já constava em documentos de natureza patrimonial, porém

analisada ora sob seu aspecto de entorno, de ambiência de determinado bem cultural, geralmente arquitetônico, como na Carta de Atenas, de 1931, ora por sua qualidade estética, como a Convenção de Washington, em 1940, relativa à salvaguarda das belezas panorâmicas naturais (relacionada quase que estritamente à natureza e ao conceito de belo).

Paisagens Culturais são definidas pela ICOMOS-UNESCO (2009) como propriedades que representam o trabalho combinado da natureza e dos indivíduos. São ilustrativas da trajetória histórica da sociedade humana e seus assentamentos sobre a influência de contingências físicas e/ou oportunidades apresentadas pelo ambiente natural, bem como pelas sucessivas forças social, econômica e cultural, que nelas interferem. Ainda de acordo com as instituições patrimoniais, Paisagens Culturais frequentemente refletem técnicas específicas de uso sustentável de terra, considerando as características e limites do ambiente natural nas quais estão estabelecidos, e uma relação espiritual com a natureza. A proteção de paisagens culturais pode contribuir para a modernização de técnicas de uso sustentável de terras, e podem manter ou realçar valores naturais na paisagem. Ainda de acordo com o Guia Operacional (2008) que regula as paisagens culturais, a existência contínua de formas tradicionais de uso do solo favorece a manutenção da diversidade biológica em muitas regiões do mundo, de modo que a proteção de paisagens culturais implicaria consequentemente na manutenção da diversidade biológica.

A inscrição da Paisagem Cultural na Lista do Patrimônio Cultural é justificada pela sua possibilidade em revelar e manter a grande diversidade de interações entre humanos e seus ambientes, em proteger culturas tradicionais vivas e preservar os traços daquelas já desaparecidas. As Paisagens Culturais são consideradas pela Instituição como “testemunhas do gênio criativo, do desenvolvimento social e a imaginativa e espiritual vitalidade da humanidade” (ICOMOS, 2009, p. 7), sendo ainda parte de nossa identidade coletiva. Como critérios de seleção constam seu valor universal e sua representatividade em termos de uma região geocultural definida, e ainda por sua capacidade de ilustrar elementos culturais essenciais e distintos de determinada região. A tipologia das Paisagens Culturais envolve desde paisagens integralmente desenhadas pelo homem até imateriais ou intangíveis, sendo dividida em três categorias principais, conforme descritas abaixo (ICOMOS, 2009, p. 7 - 8):

- a) **Paisagem claramente definida:** envolve jardins e parques criados propositalmente, por motivos predominantemente estéticos, que geralmente (mas não sempre) estão associados com construções monumentais ou religiosas. São as mais facilmente identificáveis, de acordo com o ICOMOS. São exemplos de paisagens claramente

definidas Sintra, em Portugal, e a Paisagem Cultural de Lednice-Valtice, na República Tcheca.

- b) **Paisagem evoluída organicamente:** tal categoria resulta de um imperativo inicial social, econômico, administrativo e/ou religioso, e que desenvolveu sua forma atual por meio da associação com e em relação ao ambiente natural. Tais paisagens refletem seu processo de evolução em suas características e componentes espaciais. A paisagem evoluída organicamente se subdivide ainda em outras duas tipologias: **Paisagem Relíquia ou Fóssil:** aquela cujo processo de construção teve fim em algum tempo passado, mas cujos aspectos ainda são visíveis como vestígios materiais; e **Paisagem Contínua:** representativa da paisagem que detêm um ativo papel na sociedade contemporânea, profundamente associada com formas de vida tradicionais, e na qual processos evolutivos ainda estão em progressão, ao mesmo tempo em que exhibe significativa evidência material de sua evolução através do tempo. São exemplos da Paisagem Organicamente Evoluída os terraços de arroz das Filipinas, ou a Paisagem Cultural de Hallstatt-Danchstein Salzkamergut, na Áustria.
- c) **Paisagem cultural associativa:** refere-se a paisagens que têm seu valor dado em função das associações que são feitas acerca delas, mesmo que não haja manifestações materiais da intervenção humana. Sua inclusão justifica-se pelas associações religiosas, artísticas ou culturais com o elemento natural, sem a evidência material da cultura, que pode ser insignificante ou ausente.

Ribeiro (2007) faz uma relação entre as tipologias de paisagem cultural definidas pela UNESCO, e as abordagens da paisagem a partir da perspectiva de diferentes correntes geográficas. Assim, enquanto a paisagem evoluída organicamente traz em si uma matriz saueriana forte, através da perspectiva evolucionista e historicista, enfatizando a forma como o homem construiu determinada paisagem ao longo do tempo, a paisagem associativa parte de uma perspectiva que valoriza predominantemente as associações culturais estabelecidas em torno de determinada paisagem, aproximando-se da abordagem valorizada a partir do movimento de renovação da Geografia Cultural, iniciado em 1980. Já a categoria de paisagem claramente definida parece vincular-se a uma perspectiva do paisagismo e da arquitetura da paisagem.

Atualmente, a Lista do Patrimônio Mundial possui 64 exemplares classificados como Paisagem Cultural, distribuídos em vários países (UNESCO, 2011). Sua principal concentração está localizada no continente europeu, com trinta e quatro paisagens

certificadas, sendo a maioria na Itália, Reino Unido e Portugal. Na Ásia, são quinze bens certificados, distribuídos em quatorze países. Na África, existem dez paisagens culturais, distribuídas por oito países. No continente americano, existem cinco paisagens culturais certificadas, sendo três na América Central, e duas na América do Sul. Já Oceania possui três bens certificados, distribuídos em três países (apêndice A). Dos critérios predominantemente adotados para a caracterização e justificativa para inscrição dos bens na categoria de paisagem cultural, podem-se destacar, em ordem decrescente, os critérios IV, III, V, II, e VI, que figuram como condições ou critérios para inscrição de um bem na Lista do Patrimônio Mundial, apesar de todos os dez critérios existentes terem sido mencionados ao menos em duas justificativas de inscrição de bens. Somente um bem certificado como Paisagem Cultural foi excluído da Lista do Patrimônio Mundial, devido à descaracterização da área abrangida: Vale de Dresden Elbe. Inscrito em 2004, o bem foi retirado da Lista em 2009, em função da construção de uma ponte de quatro vias no centro da porção espacial certificada como Paisagem Cultural (ICOMOS, 2009).

De acordo com Fowler (2003), em sua análise retrospectiva sobre os dez anos de criação da categoria patrimonial de Paisagem Cultural pela UNESCO – 1992 a 2002 – estima-se que haja muito mais Paisagens Culturais na Lista do Patrimônio Mundial do que as realmente teriam sido inscritas sob tal designação. Estima-se que, se até 2002, trinta bens haviam sido inscritos como Paisagem Cultural, haveria ainda cerca de setenta bens na lista que poderiam se enquadrar nessa categoria. O autor destaca que muitos bens não foram incluídos na Lista do Patrimônio Mundial como Paisagem Cultural por terem sido inscritos antes de 1992, mas ainda por uma aparente postura dos responsáveis pela elaboração das candidaturas de evitar classificar o bem em questão dentro daquela categoria. Somente na China, nove de suas candidaturas poderiam ter sido inscritas como Paisagem Cultural no período entre 1992 e 2002, mas nenhuma delas o foi, sendo a maioria incluída na Lista do Patrimônio Mundial como bens mistos. De modo semelhante, catorze possíveis paisagens culturais de regiões da Ásia/Pacífico foram inscritas na lista em outras categorias. Mesmo na Europa, com cinquenta e uma possíveis indicações de paisagens culturais nessa década, menos da metade realmente foi inscrita como tal. Fowler (2003) levanta algumas hipóteses ou explicações para tal postura, destacando que a relutância em usar essa categoria talvez esteja ligada a uma percepção de que o desafio para organizar um dossiê bem sucedido de paisagem cultural seja mais difícil do que um para a candidatura a bem natural ou cultural. Ou, ainda, tal fato possa ser explicado por uma percepção de que as responsabilidades de

conservação após a inscrição de uma paisagem cultural sejam mais pesadas para as partes e países envolvidos com a gestão do bem.

A extensão de uma Paisagem Cultural é relativa à sua funcionalidade e inteligibilidade. Em qualquer caso, a amostra selecionada deve ser substancial o suficiente para representar adequadamente a totalidade da paisagem cultural que ela ilustra (ICOMOS, 2009). A avaliação das propostas de candidaturas de Paisagem Cultural é realizada pelo ICOMOS – *International Council ou Monuments and Sites* -, em consulta com a IUCN – *International Union for Conservation of Nature*. As propostas são analisadas pelo ICOMOS, podendo recorrer ao IUCN para análise dos valores naturais e gestão do bem em análise. O interesse do IUCN dar-se-ia predominantemente pela importância de muitas paisagens culturais na conservação e evolução da natureza e de recursos naturais (IUCN, 2006).

No Brasil, duas cidades encaminharam candidaturas à inclusão na Lista do Patrimônio Mundial, na categoria de Paisagem Cultural: Paraty e Rio de Janeiro. A primeira teve seu dossiê julgado incompleto, tendo a UNESCO sugerido algumas alterações. As principais críticas referiam-se ao fato de não terem sido englobadas de modo consistente os elementos necessários para se constituir uma Paisagem Cultural, tais como manifestações populares, reivindicadas pela população. Tampouco foi destacada de maneira eficiente a relação entre os elementos naturais e culturais do sítio, atribuindo um valor muito maior ao aspecto construído do sítio histórico. Em 2007 encontrava-se em preparação um novo trabalho de acordo com as recomendações feitas e atribuindo valor também às manifestações culturais locais e à relação entre cultura e natureza impressas na paisagem. No que se refere à candidatura do Rio de Janeiro, uma primeira proposta foi encaminhada contemplando apenas a área da Floresta da Tijuca. As recomendações da consultoria da UNESCO foram de que a instrução fosse refeita e de que parte da cidade fosse também incluída, visando melhor integrar-se na concepção de paisagem cultural. O projeto, com as devidas alterações, foi encaminhado novamente à UNESCO (RIBEIRO, 2007).

Outra experiência patrimonial relativa à adoção da Paisagem e da Paisagem Cultural especificamente como dotada de valores patrimoniais refere-se à Convenção Européia da Paisagem. Apesar de sua realização em 2000, a preocupação européia com a proteção e gestão das paisagens manifesta-se oficialmente já em 1995. Neste ano, o Comitê de Ministros do Conselho da Europa adota a Recomendação R (95) 9, que versa sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas, na qual orienta a ação das políticas de conservação dos Estados-membros para as áreas de paisagem cultural, e para que essas sejam adaptadas a uma política mais geral sobre as paisagens.

O artigo primeiro da Recomendação define Paisagem como a

[...] expressão formal dos numerosos relacionamentos existentes em determinado período entre o indivíduo ou uma sociedade e um território topograficamente definido, cuja aparência é resultado da ação ou cuidados especiais, de fatores naturais e humanos e de uma combinação de ambos. Paisagem é considerada em um triplo significado cultural, porquanto, é definida e caracterizada da maneira pela qual determinado território é percebido por um indivíduo ou por uma comunidade; dá testemunho ao passado e ao presente do relacionamento existente entre os indivíduos e seu ambiente; ajuda a especificar culturas e locais, sensibilidades, práticas, crenças e tradições. (CONSELHO DA EUROPA, 1995, p. 03).

O mesmo artigo apresenta ainda a definição de Áreas de Paisagem Cultural, entendidas como

[...] partes específicas, topograficamente delimitadas da paisagem, formadas por várias combinações de agenciamentos naturais e humanos, que ilustram a evolução da sociedade humana, seu estabelecimento e seu caráter através do tempo e do espaço e quanto de valores reconhecidos têm adquirido social e culturalmente em diferentes níveis territoriais, graças à presença de remanescentes físicos que refletem o uso e as atividades desenvolvidas na terra no passado, experiências ou tradições particulares, ou representação em obras literárias ou artísticas, ou pelo fato de ali haverem ocorrido fatos históricos. (CONSELHO DA EUROPA, 1995, p. 03)

Entre os motivos da preocupação europeia de preservação das paisagens, conforme indica o documento, figuram a necessidade de atingir um equilíbrio harmonioso de relações entre a sociedade e seu meio ambiente, com vistas à promoção do desenvolvimento sustentável; e ainda a constatação de que técnicas agrícolas, silvícolas e industriais referentes à construção de moradias, revalorização, turismo e lazer, assim como mudanças sócio-econômicas, podem ter como efeito a modificação da paisagem e a ameaça da existência de áreas de paisagens culturais europeias. Outra preocupação quanto à proteção a paisagens refere-se ao seu valor para as comunidades, na preservação da memória e da identidade cultural das populações, bem como o reconhecimento de que o ambiente é um sistema dinâmico que engloba elementos naturais e culturais interagindo em um determinado tempo e espaço, e passível de ter efeitos diretos ou indiretos, imediatos ou a longo prazo, sobre os seres vivos e as comunidades humanas atuais ou nas próximas gerações.

No que se refere aos objetivos da recomendação, figuram: estabelecer as linhas de orientação das políticas de paisagem, respeitando e valorizando as identidades europeias; e propor medidas para a conservação e evolução controlada das áreas de paisagem cultural. Entende-se que as políticas de proteção das paisagens consideram e harmonizam os interesses culturais e estéticos, ecológicos, econômicos e sociais. Sugere a Recomendação R (95) 9 que

a aplicação de medidas de proteção e gestão das paisagens seja planejada em conexão com outras políticas mais abrangentes, contemplando “todos os interesses do respectivo território: culturais, históricos, arqueológicos, etnológicos, ecológicos, estéticos, econômicos e sociais” (CONSELHO DA EUROPA, 1995, p. 04). Propõe-se que seja adotada uma abordagem multidisciplinar no processo de identificação e avaliação das paisagens, envolvendo as autoridades competentes no nível territorial apropriado, bem como uma equipe formada por profissionais de diferentes áreas, como arquitetura, paisagismo, arqueologia, geografia, planejamento urbano, história, etnologia, antropologia, geologia, agronomia, economia, sociologia, ecologia, ciências naturais e direito. É muito enfatizada ainda a participação da população local no processo de identificação e avaliação da paisagem em análise.

No que tange às medidas de proteção, dependendo do valor da área selecionada, a recomendação aconselha que se estabeleça a supervisão de uma autoridade responsável no território que analise o contexto de concessão de autorização para a realização de obras em geral, tanto de construções e demolições, quanto de projetos agrícolas e infra-estruturais. Outra ação relacionada à proteção de paisagens, conforme consta no artigo oitavo da recomendação R (95), trata da conscientização quanto a importância e os valores das paisagens junto às autoridades competentes e sociedade civil de modo geral, por meio de folheteria explicativa, vídeos e materiais de propaganda, bem como seminários e conferências.

Entre 1995 e 2000, algumas iniciativas ocorreram no que se refere à discussão da importância de preservação das paisagens, sendo grande parte voltada à proteção de paisagens em áreas rurais, e ações prévias de elaboração da convenção (RIBEIRO, 2007). A Convenção Européia da Paisagem viria a realizar-se em 2000, na cidade de Florença, na Itália (que atualmente figura como um dos países com mais Paisagens Culturais na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO), porém somente viria a entrar em vigor em março de 2004. No documento resultante do encontro, muitas idéias e propostas foram retomadas da Recomendação R (95) 9, porém alguns pontos modificam-se. Mantêm-se a preocupação com o desenvolvimento sustentável, com a relação harmoniosa entre ação humana e meio natural, e a vinculação da paisagem à identidade, à cultura e a qualidade de vida das comunidades, e da Europa de modo geral. Uma das principais diferenças entre os dois documentos relaciona-se diretamente ao uso do vocábulo ou categoria de Paisagem Cultural. No texto oriundo da Convenção, portanto mais recente, somente figura o termo Paisagem, entendido como “uma área, conforme percebida pelas pessoas, cuja característica/caráter, é o resultado da ação e interação de fatores naturais e/ou humanos” (COUNCIL OF EUROPE, 2000, p. 02, tradução

nossa). Não apenas o termo Paisagem Cultural deixa de ser usado em detrimento do vocábulo Paisagem, mas ainda o termo condicional *e/ou* indica que não necessariamente a interação entre fatores naturais e humanos se manifesta naquela determinada porção espacial analisada e classificada como paisagem.

A abrangência ou escopo das paisagens já tinha sido apontada no documento de 1995, podendo envolver áreas naturais, rurais, urbanas ou periurbanas, o que inclui porções terrestres, de águas internas e marinhas. Tanto as paisagens de valor excepcional quanto as paisagens ordinárias ou degradadas são objeto de proteção, gestão e planejamento. Da mesma forma, se mantêm ainda a preocupação com campanhas de conscientização da importância e do valor das paisagens para a comunidade local e nacional, e a possibilidade de cooperação e proteção de paisagens transfronteiriças.

Outra inovação inserida dentro do contexto de evolução histórica da preocupação europeia com as paisagens se refere à criação do *Landscape Award* do Conselho da Europa, que se constitui em uma distinção conferida por autoridades locais ou regionais a determinada política ou medida de proteção, gestão e/ou planejamento de paisagens que tenha se mostrado efetivamente duradoura e que sirva de exemplo para outras autoridades territoriais na Europa. Os projetos encaminhados devem ser parte de uma política de desenvolvimento sustentável e estar em harmonia com a organização territorial da área abrangida; demonstrar sua importância social, econômica, cultural e estética, conter ou remediar qualquer dano à estrutura da paisagem; ajudar a realçar e enriquecer a paisagem e desenvolver novas qualidades.

Conforme nos aponta Scazzosi (2003), o significado do termo Paisagem se tornou mais amplo e mais rico que aquele que a associava à idéia de vista ou panorama, que caracterizou muitas leis e políticas nacionais de proteção até a metade do século XX, e à idéia de meio ambiente ou natureza. As dificuldades na definição e caracterização do entendimento de paisagem fizeram com que, na Europa, a legislação de proteção da paisagem variasse conforme o país. No final dos anos 1950, em muitos países e especialmente no Norte da Europa, a proteção estava voltada quase exclusivamente a valores naturais e ambientais, e a problemas ecológicos, enquanto em outros países, especialmente no Sul europeu, o foco detinha-se nos aspectos arquitetônicos dos lugares, ou ainda nos aspectos produtivos e recreativos. Atualmente, entretanto, uma grande atenção está sendo dirigida à paisagem como um arquivo de traços históricos humanos e naturais, como um bem cultural, apesar de tal atenção manifestar-se em diferentes modos e por várias medidas diferentes. Não haveria ainda nenhum método unânime reconhecido de estudo, identificação e descrição de paisagens, nem

um sistema de avaliação de seus componentes, que possibilitasse um consenso geral na organização das políticas de proteção (SCAZZOSI, 2003).

A certificação de Paisagem Cultural passa a ser adotada no Brasil como uma nova categoria de bem patrimonial pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – em 2009, dezessete anos após a experiência da UNESCO na atribuição de valor patrimonial às paisagens. Apropriando-se dessa experiência, o Brasil como signatário da Convenção e de cartas patrimoniais internacionais que reconhecem as Paisagens Culturais e preconizam sua proteção, decide adotar esta chancela para aplicação no patrimônio brasileiro. Similar ao processo percorrido pela UNESCO na classificação da Paisagem Cultural como bem patrimonial, no caso brasileiro as paisagens eram categorizadas, inicialmente, ora por seu valor natural, ora por sua condição de ambiência de bens principais, geralmente arquitetônicos. Apesar de não se apresentar como uma categoria independente, o termo *paisagem* já é contemplado no âmbito patrimonial brasileiro, constando na Constituição de 1988.

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I – as formas de expressão; II – os modos de criar, fazer e viver; III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, **paisagístico**, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (BRASIL, 1988, p. 42, grifo nosso).

No que se refere especificamente à experiência do IPHAN na consideração da paisagem como componente (mesmo que dependente de outros elementos ou contextos) do patrimônio nacional, nos parece interessante caracterizar brevemente o processo de criação da referida instituição e a política adotada em relação ao patrimônio brasileiro. Tal perspectiva pode fornecer uma trajetória da paisagem dentro da ótica patrimonial brasileira.

O IPHAN (inicialmente SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), instituído em 1937, define patrimônio histórico e artístico nacional como o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país, cuja conservação seja de interesse público, seja por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, seja por seu valor arqueológico, etnográfico, bibliográfico ou artístico. No mesmo artigo, no parágrafo segundo, são incluídos ainda os bens naturais, que se equiparam aos bens anteriormente citados, sendo entendidos como os “monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela Natureza ou

agenciados pela indústria humana” (IPHAN, 1935, p. 01). Note-se que a noção de paisagem abordada já concebe a ação humana sobre a paisagem ou os sítios, ou paisagem humanizada. Como principal instrumento de proteção ao patrimônio nacional instituiu-se o instrumento legal de tombamento, devendo os bens considerados patrimônio nacional ser inscritos em um dos quatro livros do tomo: Livro do Tombo Histórico, Livro do Tombo de Belas Artes, Livro do Tombo de Artes Aplicadas, e Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, o que, já em 1937, nos indica o interesse de considerar a paisagem como bem patrimonial nacional.

Proposto por Mário de Andrade, o projeto inicial da criação do então SPHAN não contemplava o termo Paisagístico na denominação do último livro tomo. Apesar disso, a Paisagem poderia ser considerada em três de oito categorias de bens patrimoniais por ele determinadas: arte arqueológica, arte ameríndia, arte popular, arte histórica, arte erudita nacional, arte erudita estrangeira, artes aplicadas nacionais e artes aplicadas estrangeiras. Dentre estas, o vocábulo “paisagem” emerge nas categorias arte arqueológica, arte ameríndia, e arte popular, sendo a paisagem definida respectivamente como “determinados lugares da natureza, cuja expansão florística, hidrográfica ou qualquer outra, foi determinada definitivamente pela indústria humana dos Brasis, como cidades lacustres, canais, aldeamentos (...)”, e, no caso da arte popular, verifica-se uma definição muito aproximada, com ênfase na configuração pela ação humana (RIBEIRO, 2007, p. 70). Ribeiro (2007) ressalta que é a partir do entendimento da paisagem como fruto do trabalho coletivo ao longo do tempo que esta passa a ser considerada como um bem de valor patrimonial que deve ser considerado, concepção essa que já se aproximaria do que viria a tornar-se a chancela de Paisagem Cultural Brasileira.

Retornando-se ao Decreto-Lei 25 de 1937, que estabelece a institucionalização do IPHAN e de seus instrumentos de proteção do patrimônio brasileiro, no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico deveriam ser inscritos os elementos pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, bem com aqueles incluídos no parágrafo segundo do artigo primeiro, referente aos bens naturais. Pode-se perceber, assim, que a paisagem passa ser considerada tanto a partir de sua esfera cultural, como fruto da indústria humana, como indica sua própria definição, como em sua esfera natural, a partir de sua feição notável, o que amplia o campo de reconhecimento do patrimônio brasileiro com a inclusão da natureza como bem patrimonial.

A predominância de arquitetos no IPHAN e sua influência nas políticas patrimoniais nas primeiras décadas levou a que o foco de preservação se detivesse sobre bens

arquitetônicos, em detrimento de outros, conforme nos indica o estudo de Chuva apontado por Ribeiro (2007), que afirma que 93,76% dos bens tombados entre 1938 e 1946 eram arquitetônicos, havendo apenas seis bens paisagísticos (1,44%) e um paisagístico científico (0,24%). Os bens classificados como paisagem no período são: Morros do Rio de Janeiro (RJ), Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Jardim e Morro do Valongo (RJ), Praias de Paqueta (RJ), Quinta da Boa Vista (RJ), Passeio Público do Rio de Janeiro (RJ) e o Jardim do Hospital de São João de Deus, em Cachoeira (BA), sendo o Jardim Botânico do Rio de Janeiro (RJ) inscrito como bem paisagístico científico.

De modo geral, das décadas de 1930 à 1960, ocorre certo padrão nas inscrições no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, no que se refere ao valor do bem como paisagem. Tais padrões são apontados por Ribeiro (2007) e resumidamente refletem:

- Tombamento de jardins e bens mais diretamente ligados ao paisagismo, como o Jardim Botânico do Rio de Janeiro (RJ) (1938), e o Jardim do Hospital São João de Deus, em Cachoeira (BA) (1938).
- Tombamento de conjuntos, como o Conjunto Arquitetônico e Urbanístico Aldeia de Carapicuíba (SP) (1940), Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Congonhas (MG) (1941), Conjunto Arquitetônico, Paisagístico e Urbanístico de Olinda (PE) (1968), Conjunto Paisagístico e Urbanístico de Vassouras (RJ) (1958), e Conjunto Paisagístico do Cemitério da Soledade, em Belém (PA) (1960). Curiosamente, o primeiro conjunto a ter o qualitativo de paisagístico em sua denominação foi o Conjunto Arquitetônico de Pilar de Goiás, em 1954, porém tal bem fora inscrito no Livro do Tombo de Belas Artes e no Livro do Tombo Histórico, sendo a recorrência ao uso do qualitativo paisagístico possivelmente apenas para evitar ações de descaracterização do entorno que prejudicassem a apreciação do conjunto arquitetônico.
- Tombamentos de monumentos junto a aspectos da natureza que os emolduram, como o Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Casa e Colégio de Caraça (MG) (1955), Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Santuário de Nossa Senhora de Piedade, em Caetano (MG).
- Tombamentos de áreas cujo panorama seja importante para populações que vivem nos arredores, como a Serra do Curral, no entorno de Belo Horizonte (MG).

Até os anos 1960, a maior parte dos bens era inscrita a partir de seu valor arquitetônico, no que se refere à monumentalidade e integridade, no Livro do Tombo de Belas

Artes. Em um segundo momento, amplia-se a consideração dos bens, vindo a incluir conjuntos arquitetônicos mais modestos, associados à história de formação do território brasileiro (FONSECA, 2009), inscritos no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Verifica-se assim um número crescente de inscrições de conjuntos arquitetônicos cuja atribuição de valor não se faz exclusivamente por critérios estéticos e de monumentalidade, mas incluindo também valores históricos e culturais, reunidos na categoria de paisagem. Os bens menos representativos arquitetonicamente eram designados sob a categoria de conjunto paisagístico, enquanto o título de conjunto arquitetônico seria reservado a bens de maior integridade arquitetônica. Nesse momento,

[...] ao direcionar o olhar para outros elementos que não aqueles de valor puramente arquitetônico e voltado para as belas artes, a categoria de paisagem permite a integração de elementos antes considerados de interesse menor. Por outro lado, sua utilização como categoria para interpretação permitiu ao técnico do IPHAN continuar dando ênfase ao caráter visual, àquilo que é possível ver, ainda predominantemente estético, para a seleção dos bens tombados. (RIBEIRO, 2007, p. 92)

A década de 1970 dá maior ênfase aos conjuntos e centros urbanos, verificando ainda uma renovação na percepção dos bens, da vinculação à monumentalidade à vinculação do bem como documento, como registro da história da relação do homem com seu ambiente. Tal fato acaba levando a que alguns exemplares inscritos nos outros livros do tomo fossem redirecionados para o Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (FONSECA, 2009).

Apesar das áreas naturais estarem contempladas no Decreto-Lei de 25 de 1937, estas receberam pouca atenção do IPHAN, sendo a preservação das mesmas objeto de preocupação de outros órgãos. Na década de 1970, é criada a Secretaria Especial de Meio Ambiente – SEMA, e o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e de Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, que viria a integrar o Ministério do Meio Ambiente. Um tombamento a partir da idéia de paisagem de excepcional valor dotado pela natureza foi a dos morros do Rio de Janeiro: Pão de Açúcar, Cara de Cão, Urca, Babilônia, Pedra da Gávea, e Penhascos Dois Irmãos e Corcovado. Os morros foram tombados por seu valor enquanto paisagens com feição notável, como monumentos naturais, relacionadas ainda à sua representatividade simbólica para a cidade e para o país.

No período em que Aloísio Magalhães assume a presidência do IPHAN, entre 1979-1982, o interesse pelo patrimônio natural é renovado dentro do Instituto. Na década de 1980, com o crescente interesse em relação ao meio ambiente, foi criada a Coordenadoria do

Patrimônio Natural, operando entre 1985-1990. Embora essa divisão estruturada dentro do IPHAN tenha tido curta duração, foi capaz de sistematizar um conjunto importante de discussões sobre o assunto e de implementar ações que continuaram sendo levadas a cabo pelos técnicos a ela ligados, mesmo após sua diluição dentro de outros setores da Instituição (RIBEIRO, 2007).

No que se refere aos bens inscritos no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico até o momento, verificam-se 119 bens inscritos, sendo o segundo menor acervo, com exceção do Livro do Tombo de Artes Aplicadas, enquanto o Livro do Tombo Histórico apresenta 557 bens inscritos, e o Livro do Tombo de Belas Artes, 682 bens. Desses 119 bens, 47 constituem-se em conjuntos arquitetônicos e paisagísticos, e, destes, seis são intitulados apenas como conjunto paisagístico<sup>2</sup>.

As discussões no Brasil acerca da Paisagem Cultural, em âmbito científico e principalmente institucional no Ministério da Cultura e IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional –, verificam-se principalmente a partir de 2007, com eventos nos estados do Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul. Em agosto deste ano é realizada a Jornada “Paisagens Culturais: novos conceitos, novos desafios”, dentro do Seminário Semana do Patrimônio – Cultura e Memória na Fronteira, na cidade de Bagé (RS). O evento, que tinha como objetivo principal a “defesa das paisagens culturais em geral e, mais especificamente, do território dos Pampas e das paisagens culturais de fronteira” (IPHAN *et. al.*, 2007, p. 01), deu origem à Carta de Bagé ou Carta das Paisagens Culturais. Nesse documento, estão listadas as características gerais que configuram uma Paisagem Cultural Brasileira, as operações de preservação e intervenção que recaem sobre a mesma, os diferentes sítios que podem ser incluídos em tal categorização, assim como o modo de funcionamento dessa certificação de âmbito nacional. Em seu artigo segundo, Paisagem Cultural Brasileira é definida como

[...] o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com o homem, passíveis de leituras espaciais e temporais. (IPHAN *et. al.*, 2007, p. 02).

---

<sup>2</sup> São eles: Conjunto Paisagístico Santa Cruz Cabralia (BA), Conjunto Paisagístico Serra do Curral (Belo Horizonte, MG), Conjunto Paisagístico do Cemitério de Nossa Senhora de Soledade (Belém, PA), Conjunto Paisagístico de Cabo Frio (Cabo Frio – RJ), Conjunto Paisagístico Horto Florestal (Rio de Janeiro – RJ), Conjunto Paisagístico Lagoa de Freitas (Rio de Janeiro – RJ).

Outro evento que tratou da temática teve como sede a cidade de Bonito (MS). O Seminário “Serra da Bodoquena MS – Paisagem Cultural e Geoparque”, realizado em setembro do mesmo ano, originou a Carta da Serra da Bodoquena ou Carta das Paisagens Culturais e Geoparques (IPHAN, 2007), que trouxe, entre suas contribuições, a abordagem da influência e das possibilidades do turismo sobre a conservação das paisagens culturais, bem como os possíveis riscos implicados no desenvolvimento da atividade.

Apesar das discussões sobre a consideração das Paisagens Culturais como manifestação do patrimônio cultural brasileiro, somente em 2009 tal percepção ganha força e estruturação e se institui como instrumento de preservação patrimonial do IPHAN, estabelecido pela Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009. Sob a perspectiva da Instituição, o objetivo da declaração de Paisagem Cultural Brasileira é conferir um selo de reconhecimento a porções do território nacional, onde a inter-relação entre a cultura humana e o ambiente natural confira à paisagem uma identidade singular. É definida como uma “porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (BRASIL, 2009, p. 17). É a partir da qualificação dada pelo adjetivo peculiar que se diferencia, se ressalta ou se particulariza a porção do território que será alvo da chancela (IPHAN, 2011a). A finalidade da criação de tal categoria de bem patrimonial é explicitada no artigo segundo da referida portaria, sendo essa “atender ao interesse público e contribuir para a preservação do patrimônio cultural, complementando e integrando os instrumentos de promoção e proteção existentes” (BRASIL, 2009, p. 17).

Entre os motivos a justificar a criação da chancela de Paisagem Cultural Brasileira como instrumento de preservação patrimonial está a preocupação com a globalização e massificação das paisagens urbanas e rurais, que ameaçariam contextos sociais e culturais e tradições locais em escala planetária. Além disso, aponta-se a deficiência de instrumentos vigentes de proteção que contemplem e abarquem integralmente o conjunto de componentes e a complexidade implícita na composição da paisagem cultural, uma vez que a maioria dos dispositivos legais referentes ao patrimônio os toma individualmente em sua dimensão natural e cultural.

Outra interface que parece se apresentar dentro da concepção de Paisagem Cultural refere-se à relação entre o que o IPHAN considera como Patrimônio Material e a dimensão intangível ou imaterial do patrimônio cultural, o assim denominado Patrimônio Imaterial. Ao envolver não apenas a materialidade, a manifestação física da paisagem, mas ainda, conforme sua definição, os valores ou associações simbólicas estabelecidas com a mesma. O Registro

de Bens de Natureza Imaterial viria a ser instituído como um novo tipo de instrumento de preservação patrimonial em 2000, sendo entendido Patrimônio Imaterial como

[...] as práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas – junto com os instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhe são associados – que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, alguns indivíduos, reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural (IPHAN, 2009).

Ainda de acordo com o IPHAN, o patrimônio imaterial seria transmitido de geração em geração, e constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade.

Com ênfase em uma gestão compartilhada do território, a chancela implica o estabelecimento de um termo de compromisso ou de cooperação envolvendo o poder público, iniciativa privada e sociedade civil, visando a gestão compartilhada do território nacional assim reconhecido. Trata-se de um meio de estabelecer normas para a gestão e uso da paisagem, tendo em vista sua defesa, manutenção e melhoramento de sua qualidade. Diferentemente de um processo de tombamento de bens materiais, ou do registro de bens imateriais, a paisagem, dada a sua dinamicidade, recebe uma certificação, que pode ser retirada caso a paisagem se modifique fundamentalmente em suas características assinaladas no projeto de candidatura. A decisão para a contemplação de determinado local sob tal designação não é exclusiva do Poder Público ou do IPHAN, mas um compromisso assumido pelo maior número de pessoas envolvidas na manutenção da qualidade da paisagem. Baseia-se assim no estabelecimento de relação interinstitucional como ferramenta básica para uma política continuada de preservação, com as articulações das diferentes esferas de gestão e reforço dos aparatos legais vigentes nos diferentes âmbitos: municipal, estadual e federal. Estimula-se ainda a participação deliberativa das comunidades locais, organizações não-governamentais, universidades e instituições de pesquisa, entre outros atores envolvidos. O Pacto de Gestão convencionado para a proteção da Paisagem Cultural Brasileira chancelada deve ser acordado entre as diversas entidades, órgãos e agentes públicos e privados, o qual será acompanhado pelo IPHAN.

Parte-se da premissa para tal ação integrada que a chancela de Paisagem Cultural Brasileira valoriza a relação harmônica com a natureza, estimulando a dimensão afetiva com o território e tendo como premissa a qualidade de vida da população e a manutenção de seu modo de vida.

Proteção e preservação, dada a complexidade da sociedade contemporânea e os conflitos potenciais e muitas vezes abertos, de interesses de diferentes grupos sociais e econômicos, se tornam menos eficazes se amparadas apenas em dispositivos legais e administrativos. O tombamento instituído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1937, e os instrumentos jurídicos, urbanísticos e tributários, criados pelo Estatuto da Cidade, são importantes, mas não são suficientes. Da mesma forma, medidas meramente restritivas não mais são obstáculos para as fortes pressões econômicas e sociais, as quais muitas áreas de grande interesse cultural e natural estão sujeitas. (TORELLY, 2008, s.p.).

Por tratar-se de uma solicitação de valor que parte da própria comunidade envolvida e que, portanto, supõe a ligação afetiva com o território, estima-se que esta certificação possibilite a preservação do patrimônio local em dimensões ainda maiores do que outros bens protegidos pelo IPHAN, mesmo que a mesma não possua um caráter legal, jurídico, de punição pela descaracterização do território. Ao estabelecer os contornos de uma paisagem cultural, suas principais características e atividades, procede-se ao reconhecimento e outorga de valor a um sistema de processos e práticas que, para manter esta qualidade não precisa ser imutável, mas observar preceitos e normas que impeçam sua descaracterização, sem restringir sua evolução. De acordo com o IPHAN (2011a), a chancela de paisagem Cultural Brasileira deve funcionar mais como um instrumento catalisador de um processo planejado e integrado de proteção e gestão territorial do que propriamente de um novo instrumento de proteção. Nesse sentido, a certificação serve não apenas como instrumento de preservação e gestão do patrimônio natural e cultural, mas ainda como dinamizador de oportunidades culturais, pedagógicas e sócio-econômicas (TORELLY, 2008). O conceito apresenta grande potencialidade para o planejamento territorial, a preservação ambiental e cultural (ambas interligadas nessa ótica), e para o desenvolvimento de cadeias produtivas locais. Nesse sentido, tanto o turismo, quanto a manufatura e o artesanato, assim como os produtos alimentícios in natura ou transformados, vestuário, entre um grande número de atividades apresentam grande atratividade e potencialidade de crescimento com a outorga de valor da chancela de Paisagem Cultural Brasileira.

A chancela de Paisagem Cultural Brasileira tem por finalidade “atender ao interesse público e contribuir para a preservação do patrimônio cultural, complementando e integrando os instrumentos de promoção e proteção existentes, nos termos preconizados na Constituição Federal” (BRASIL, 2009, p. 17). As Paisagens Culturais Brasileiras seriam assim os mais representativos modelos de integração e articulação entre os diferentes bens que integram o Patrimônio Cultural Brasileiro. Podem ser enquadrados nesta categoria sítios, parques, rotas e roteiros de valor histórico, pré-histórico, étnico, geológico, paleontológico, científico,

artístico, literário, mítico, esotérico, legendário, industrial, simbólico, pareidólico, turístico, econômico, religioso, de migração e de fronteira, bem como áreas contíguas, envoltórias ou associadas a um meio urbano (IPHAN *et. al.*, 2007). Do mesmo modo como os demais bens culturais no Brasil, a Paisagem Cultural Brasileira está submetida às operações de intervenção e preservação, tais como identificação, proteção, inventário, registro, documentação, manutenção, conservação, recuperação, renovação, revitalização, valorização, divulgação, administração, uso, planejamento, entre outros.

Embora não exista uma legislação específica que regule a utilização de uma Paisagem Cultural Brasileira, pretende-se que o certificado possa ter um valor de proteção legal, estipulando normas de aproveitamento do território condizentes com a proposta de preservação e com os objetivos da comunidade envolvida com a manutenção da qualidade desta porção espacial. Outro desafio enfrentado na implementação da chancela é definir ao mesmo tempo um conjunto de normas gerais para as paisagens culturais brasileiras, e estipular um conjunto de normas específicas a cada paisagem específica, de modo a respeitar sua singularidade e suas características formadoras.

Sobre a forma de funcionamento da candidatura à chancela, qualquer pessoa natural ou jurídica é parte legítima para requerer a instauração de processo administrativo visando a certificação de Paisagem Cultural Brasileira. O requerimento, acompanhando da documentação pertinente, deverá ser encaminhado às Superintendências Regionais do IPHAN, em cuja circunscrição o bem se situar; ao Presidente do IPHAN; ou ao Ministro de Estado da Cultura. A documentação a ser preparada corresponde de modo geral à caracterização da paisagem e seus valores principais, e o Plano de Gestão<sup>3</sup>. Aproxima-se de um estudo de impacto ambiental, no qual são analisados os componentes físicos, biológicos e sócio-culturais do sítio proposto e de seu entorno, e avaliados os efeitos da declaração sobre esses meios, efeitos que se pretendem positivos. Verificada a pertinência do requerimento para a chancela de Paisagem Cultural Brasileira é instaurado o processo administrativo, que cabe ao Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM/IPHAN, por meio da Coordenação de Paisagem Cultural, responsável pela instauração, coordenação, instrução e análise do projeto (IPHAN, 2011a).

De acordo com o artigo 9º da Portaria nº 127, que dispõe sobre a Paisagem Cultural Brasileira, para a instrução do processo poderão ser consultados os diversos setores internos do IPHAN que detenham atribuições na área, assim como entidades, órgãos e agentes

---

<sup>3</sup> Conforme informações verbais obtidas do técnico do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização DEPAM/IPHAN, Carlos Fernando Moura Delphim, em 25 de fevereiro de 2010.

públicos e privados envolvidos. Finalizada a instrução, o processo administrativo é submetido à análise jurídica e expedição de edital de notificação da chancela, com publicação no Diário Oficial da União e abertura do prazo de trinta dias para manifestações ou eventuais contestações ao reconhecimento aos interessados. Após a análise das possíveis manifestações pelo DEPAM/IPHAN, remete-se o processo administrativo para deliberação pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. Aprovada a chancela de Paisagem Cultural Brasileira, a súmula da decisão é publicada no Diário Oficial da União, sendo o processo administrativo remetido para o Presidente do IPHAN para homologação final do Ministro da Cultura, e sendo comunicado aos Estados-Membros e aos Municípios onde estiver localizada a porção territorial certificada, dando-se ciência ao Ministério Público Federal e Estadual.

Por tratar-se de uma chancela que atribui valor à paisagem, sem valor legal ou punitivo, a Paisagem Cultural Brasileira é acompanhada pelo IPHAN por meio de relatórios de monitoramento das ações previstas e de avaliação periódica das qualidades atribuídas ao bem, e sujeita a revalidação com periodicidade máxima de dez anos. A manutenção ou perda da chancela é publicada, da mesma forma como sua instauração, no Diário Oficial da União, dando-se ampla divulgação nos meios de comunicação pertinentes.

Ainda em 2009, no da criação da chancela de Paisagem Cultural Brasileira, o tema foi objeto de debate durante o I Fórum Nacional de Patrimônio Cultural, realizado entre 13 e 16 de dezembro, na cidade de Ouro Preto (MG). Nas mesas-redondas 04 e 14, sobre Paisagem Cultural e Patrimônio Natural, foram apontadas algumas considerações a respeito da certificação, bem como projetos em análise. No evento, as Paisagens Culturais foram apontadas como um instrumento menos restritivo e impositivo que o tombamento ou do que as Unidades de Conservação, estas geridas por órgãos ambientais. Sugeriu-se ainda que um evento fosse realizado tendo como temática especificamente a Paisagem Cultural Brasileira, que envolva especialistas de diferentes áreas, e apresente mesas redondas sobre: paisagens urbanas, paisagens rurais, paisagens ferroviárias, paisagens industriais, paisagens geológicas e paleontológicas, paisagens simbólicas, entre outras (IPHAN, 2010, p. 47). Entre os desafios explicitados sobre a utilização e implementação da certificação, figuram: (a) compreensão do conceito de Paisagem Cultural por parte de ambientalistas e de especialistas em Patrimônio Cultural; (b) transmissão do valor da Paisagem Cultural à sociedade, sob o ponto de vista da memória e da história do Planeta, da vida e da humanidade; (c) compreensão da estreita e indissociável relação entre geodiversidade, biodiversidade e diversidade cultural por parte de especialistas e da sociedade; (d) instauração do IPHAN como órgão catalisador de ações

referentes à paisagem; (e) inserção do tema paisagem na educação, desde o ensino fundamental ao ensino médio, estimulando estudos em nível superior e de graduação.

Entre os projetos de candidatura encaminhados ao IPHAN para a obtenção da chancela de Paisagem Cultural Brasileira, podem ser mencionados: Rio de Janeiro como Paisagem Cultural Brasileira (RJ); Paisagem Cultural de Canudos (BA); Paisagem Cultural de Camocim (CE); Paisagem Cultural de Eslebão (AP); Paisagem Cultural de Pitimbu (PB); Paisagem Cultural de Valença (BA); Paisagem Cultural de Armação de Itapocoroi (SC); Paisagem Cultural do Vale do Ribeira (SP); Paisagem Cultural da Serra da Bodoquena (MS); Paisagem Cultural do Domo de Araguainha (GO); Paisagem Cultural das Missões (RS); Paisagem Cultural Ferroviária de Ribeirão Vermelho (MG); Paisagem Cultural do Céu de Brasília (DF); assim como Paisagens Culturais de Itinerários Culturais<sup>4</sup>. A primeira chancela de Paisagem Cultural Brasileira foi aprovada em Santa Catarina (SC) no dia três de maio deste ano, dois anos após a criação dessa nova categoria de bem patrimonial. É constituída por um conjunto de 61 bens relacionados à imigração alemã, italiana, polonesa e ucraniana, e envolve casas, igrejas, escolas, entre outros sítios que compõem o projeto Roteiros Nacionais de Imigração de Santa Catarina (SC) (IPHAN, 2011a).

---

<sup>4</sup> Conforme informações verbais obtidas junto a Carlos Fernando Moura Delphim, técnico do IPHAN, em 25/02/2010.

### 3 FRONTEIRAS: ESPAÇOS AMBÍGUOS DE SEPARAÇÃO-CONTATO

De modo a podermos abordar o tema do turismo na fronteira, parece-nos necessário aprofundar a discussão relativa ao fenômeno de estabelecimento das fronteiras, e sua influência na configuração particular dessas áreas e de seus sujeitos, a fim de tentar compreender a dinâmica cultural desse espaço ambíguo de separação-contato.

A palavra Fronteira deriva do antigo latim, *fronteria* ou *frontaria*, que indicava a parte do território situada *in fronte*, isto é, nas margens (MARTIN, 1998). O estabelecimento de fronteiras está intimamente ligado à evolução das formas de propriedade. Nas sociedades caçadoras-coletoras, não havia uma separação entre propriedade individual e pública. Os grupos eram nômades e sua subsistência baseava-se nas atividades de caça e coleta. Ocorria, assim, a apropriação e utilização coletiva e temporária do solo, onde cada indivíduo seria proprietário apenas enquanto membro do grupo. Nessas condições, a fronteira apresentava-se extremamente flexível e fluída, uma vez que a propriedade se afirmava pelo uso comunal, que estava constantemente em movimento. Com a sedentarização e a perda gradual da importância da caça frente à agricultura, junto à especialização de funções, surge a necessidade de habitar territórios mais bem delimitados e menos sujeitos ao ingresso de grupos hostis ao ali estabelecido. A partir desse momento, as fronteiras tornam-se mais rígidas e serão características dos impérios, como o romano, o chinês e o inca (MARTIN, 1998).

A concepção moderna de fronteira surge na Europa, com o Tratado de Westfália, em 1648, associada à idéia de Nação. O Renascimento e os progressos na matemática, astronomia, aliado aos conhecimentos obtidos nas viagens, impulsionaram o avanço cartográfico, possibilitando a criação de mapas. Com a utilização destes, as fronteiras passavam a ser não mais representadas, mas também projetadas, o que em decorrência tornava possível a introdução de traçados precisos entre as nações. Firma-se a noção de fronteira, representando o limite dentro do qual o Estado-Nação exerce sua soberania. A idéia de fronteira como limite surge correlata à idéia de Nação como um espaço territorial sob uma jurisdição única. Mais do que separar, as fronteiras inicialmente serviram para unificar os territórios (MARTIN, 1998). Após a I Guerra Mundial, o conceito de linha de fronteira é substituído pelo de região de fronteira, implicando uma nova construção de sentido em relação aos espaços limítrofes nacionais, na qual a linha situa-se como separação, e a região como espaço de trocas (CASTROGIOVANNI e GASTAL, 2006).

No que se refere ao termo Fronteira, vários tratamentos conceituais vêm sendo adotados, ora relacionados ao conceito de corte ou divisão (espacial, jurídica, política, cultural), ora à idéia de esfera de contato. Tradicionalmente, o imaginário mais associado às fronteiras as via como linha de separação ou limite. Limite da soberania nacional. Sob o ponto de vista técnico, “a idéia de limite corresponde a uma noção linear e a de fronteira a uma noção espacial, que envolve não apenas a linha limítrofe, mas também sua área vizinha” (COSTA, 1995, p. 11). A idéia de fronteira-corte está associada à de estímulo à identidade nacional nas áreas fronteiriças, a partir de sinais demarcatórios e símbolos nacionais, como marcas de descontinuidade e de posse (SCHÄFFER, 1990). A fronteira, enquanto componente nacional, tem sido um espaço físico e humano tratado mais como zona de provável atrito internacional do que como área avançada de contato com outro país, apesar da noção de fronteira apresentar uma contradição inerente à sua própria essência, uma vez que sendo limite de um país ela tanto separa dois Estados como também constitui o primeiro ponto de tangência entre ambos.

Com a globalização e as ideologias a ela associadas, ocorreria a difusão de um imaginário de liberalização e integração das fronteiras, ou seja, de ampla circulação de pessoas e mercadorias, e a criação de grandes blocos regionais, a exemplo da União Européia e do Mercosul. No entanto, o movimento da livre circulação de pessoas e da força de trabalho não tem se apresentado como ato contínuo, mesmo no interior de blocos regionais (CASTROGIOVANNI e GASTAL, 2006). Mesmo assim, em termos de imaginário, passa-se da concepção de fronteira como limite e separação, em seus fundamentos, para, em um contexto pós-moderno, associá-la à idéia de esfera de contato, de encontro. Encontro de diferentes culturas, de diferentes sociedades, de diferentes economias, de diferentes populações. A concepção de contato vem assim contribuir para suplantare a idéia de limite ou linha pela de região. Região seria entendida como um sub-espaco onde ocorrem cruzamentos de populações e culturas vizinhas (MARTIN, 1998).

Cabe aqui uma breve distinção entre os termos *limite* e *fronteira*, bem como *delimitação* e *demarcação*. O limite é reconhecido como linha, e não pode, portanto, ser habitado, ao contrário da fronteira que, ocupando uma faixa, constitui uma zona muitas vezes bastante povoada onde os habitantes de países vizinhos podem desenvolver intenso intercâmbio, inclusive sob a forma de contrabando (MARTIN, 1998). O termo delimitação refere-se ao estabelecimento da linha de fronteira – isto é, do limite – a qual é determinada a partir de tratados assinados entre as partes envolvidas. Já a demarcação corresponde a locação

da linha de fronteira no terreno, isto é, a construção da divisa<sup>5</sup>, através do estabelecimento de marcos e balizas. Assim, conforme destaca Martin (1998), em teoria, é a demarcação (de âmbito físico) que deve subordinar-se à delimitação (de âmbito político), porém às vezes é a delimitação que acaba cedendo às facilidades de demarcação. Utilizando-se do caso do rio, para os demarcadores, esse pode ser considerado um bom limite natural. Já para o delimitador, o mesmo nem sempre se processa, já que o rio pode servir como eixo civilizatório, como o Nilo, e nesse caso, ele agirá como elemento de aproximação, e não necessariamente de separação, principalmente se for navegável.

Camaratta (2008), por sua vez, ressalta a diferenciação entre fronteira e limite a partir de sua natureza de forças. A fronteira seria “orientada para fora”, caracterizando-se por apresentar “forças centrífugas, de expansão, dinâmica que preocupa os estados nacionais, por isso o sentido de controle e vinculação, dadas as diversas interpenetrações das estruturas sociais, políticas e culturais” (2008, p. 96, tradução nossa). O limite, por sua vez, apresenta uma “conotação política territorial e jurídica, se orienta para dentro, de forças centrípetas e de separação [...]” (CAMARATTA, 2008, p. 96, tradução nossa).

Sob uma concepção contemporânea, a fronteira, considerada como zona, como faixa, encaminha significados de um

[...] espaço de interação, um terceiro espaço com certa especificidade, um espaço social transitivo, composto por diferenças oriundas da presença do limite internacional, por fluxos, fixos e interações transfronteiriças, cuja territorialidade mais expressiva parece ser a das cidades-gêmeas. [...] A situação de zona de fronteira é representada [...] como um sub-espaço categorizado como um entre-lugar [...] resultado constante de um processo de interações culturais, econômicas e políticas, tanto espontâneas como promovidas que não se fecham em si mesmos, mas se constituem em si. (CASTROGIOVANNI, 2009, p. 2)

Nessa perspectiva, os espaços de fronteira passam a simbolizar e expressar o encontro e as trocas culturais. Tais áreas apresentam-se como culturalmente dialéticas, produzindo um terceiro elemento, que não pertenceria nem a um nem a outro lado da linha divisória, mas justamente se faria por meio dela e só se manifestaria por esta condição de espaço fronteiriço, de liminaridade. É a partir da existência da fronteira jurídico-política que se processa a produção de uma multiplicidade de fronteiras simbólicas. Tomando por base a proposta de terceira cultura de Bhabha (2005), esta seria formada nos momentos ou processos de articulação das diferenças culturais, no que o autor denomina de entre-lugares, os quais

---

<sup>5</sup> A divisa corresponde ao aspecto visível do limite, que se apóia geralmente em cursos d'água, cristas montanhosas, coordenadas geográficas ou outras linhas geodésicas (MARTIN, 1998).

forneceriam o terreno para a elaboração de estratégias de articulação das diferenças, que configurariam novos signos de identidade.

Entretanto, conforme destaca Grimson (2000), o estudo da fronteira carrega em si um desafio a qualquer noção estática, uniforme e não-relacional de cultura e identidade, de modo que deveria incorporar à sua perspectiva analítica não apenas a mescla cultural, mas também as alianças e conflitos sociais e políticos que se estabelecem. Ainda de acordo com o autor (2000), desde o fim dos anos 1970, os estudos antropológicos que abordavam as experiências pessoais e os imaginários coletivos acerca das fronteiras passaram a desafiar as concepções que vinculavam os limites políticos com os limites culturais. A partir de então, diante do sentido comum que imputava a correspondência entre a fronteira política e a fronteira cultural aos estados nacionais, passou-se a revelar a existência de diversos circuitos de intercâmbios, códigos e histórias compartilhadas, dando conta do caráter sócio-histórico do limite.

Percebida como uma construção simbólica, mesmo em sua configuração geopolítica, a fronteira define o limite de territórios, mas compreende ainda a definição de territorialidades, por sua condição de liminaridade, de esfera de contato entre diferentes culturas, e face as relações de complementaridade transfronteiriça que por vezes se estabelecem. De acordo com Castello (1995, p. 18), os espaços fronteiriços apresentam uma dupla condição de separação e encontro.

A dualidade dos espaços de fronteira é uma característica bastante evidente, explicitada, de um lado, pela necessidade de se estabelecer separações e limites, em nome de uma diferença cultural e da preservação da soberania nacional e, de outro lado, pelas práticas sociais e trocas que, em face da proximidade física e dos interesses comuns, se estabelecem. A fronteira é, a um só tempo, área de separação e de aproximação, linha de barreira e espaço polarizador. É sobretudo, um espaço de tensões, de coexistência das diferenças, e do estabelecimento de novas realidades sócio-culturais.

Em seu estudo sobre os modos como são vividos cotidianamente pelas populações fronteiriças das cidades de Santana do Livramento (Brasil) e Rivera (Uruguai) a fronteira, o Estado e a nação, Sanchez (2002) apresenta o caráter de *inevitabilidade* inerente a algumas práticas nesses espaços. Os sujeitos que vivem *na* ou *a* fronteira lidam não apenas com controles físicos e legais do limite político entre dois países, mas também limites culturais e simbólicos que extrapolam o limite político. De acordo com a autora, o reconhecimento da inevitabilidade de uma série de práticas cotidianas não deixa de ser uma forma de reconhecimento de limites ou normas impostas pelos Estados nacionais: reconhecemos que

devemos nos comportar de determinada forma (como falar português ou espanhol), mas não o fazemos (fala-se oportunhol), percebendo que não deveria ser desse modo, mas é inevitável.

Por trás dessa concepção de inevitabilidade, encontra-se a idéia de que na *fronteira política*, atos e atitudes deveriam estar claros em termos de um antes e depois. Entretanto, não resultam ser como se supõe que deveriam ser, convertendo-se em fatos e em práticas inevitáveis ou em situações inusitadas. Nesse sentido, o Estado desempenha importante papel como árbitro ou identificador na articulação do limite entre o inevitável e o evitável que, por sua vez, é concebido de diversos modos pela população da fronteira que, ao concebê-los, está reconhecendo limites. Mas estes seriam culturais ou simbólicos para além dos limites físicos ou legais impostos entre os Estados-Nação, que na fronteira seriam vividos e negociados cotidianamente. O Estado-nação não só pretende delimitar suas fronteiras geopolíticas, mas também suas fronteiras culturais, estabelecendo o que faz ou não parte da nação (OLIVEN, 2006). O contexto fronteiriço se apresenta assim como um desafio à visão da correspondência do limite político ao limite cultural, diante dos circuitos de intercâmbio estabelecidos, códigos e histórias compartilhadas. Se a determinação e defesa dos limites de um Estado se referem a esfera da alta diplomacia ou da política, as fronteiras pertenceriam ao domínio dos povos. Enquanto o limite jurídico do território constitui-se em uma abstração, gerada e sustentada pela ação institucional no sentido de garantir o controle efetivo do Estado territorial, configurando-se em um instrumento de separação entre unidades políticas soberanas, a fronteira seria o lugar da comunicação e da troca (MACHADO, 2000).

Um elemento característico de muitas zonas de fronteira refere-se à presença de um discurso nativo, um mito compartilhado por muitos de seus habitantes, a afirmar que a fronteira não existe e que as populações de ambos lados da linha limítrofe estariam integradas. Porém, o problema se apresenta quando os investigadores assumem tal concepção, que os impede de revelar como a fronteira não existiria para algumas coisas e existiria para outras (GRIMSON, 2000). A imagem de justaposição representaria assim uma ausência do papel do Estado na vida cotidiana das populações fronteiriças, ao subestimar as conseqüências da ação do Estado sobre as mesmas.

Concebida como espaço ambíguo de separação-contato, a fronteira implica um nível relacional, evidenciado pela interação de diferenças, sejam elas culturais, sociais, econômicas. Comparando a fronteira a uma forma membranosa, permeável ou porosa, Silveira (2005) enfatiza que as trocas e fluxos de pessoas ou idéias permitidos ou barrados ao longo de sua superfície, de sua linha divisória, se estabelecem porque há uma polaridade, que faz com que o interior e o exterior, o fora e o dentro, existam somente como manifestações da diferença

que, ao longo da linha demarcatória, pode apresentar pontos de contato que se relacionam a uma maior ou menor proximidade entre tais níveis.

Para Dorfman (2009a), a condição fronteiriça pode ser entendida como um *savoir passer* (saber passar), adquirido pelos seus habitantes, acostumados a acionar diferenças e semelhanças nacionais, lingüísticas, jurídicas, étnicas, econômicas, religiosas, que ora apresentam vantagens, ora o cerceamento de trânsitos ou direitos. A experiência de viver em áreas de fronteira fornece aos seus freqüentadores os instrumentos necessários para articular diferenças identitárias, instrumentalizando as pessoas para tornarem-se portadores/passadores dos bens simbólicos ou materiais que expressam tais contradições e diferenças manifestas no lugar (DORFMAN, 2009a). A autora salienta, entretanto, que não há uma condição fronteiriça universal, em função da variedade de relações que podem existir entre os sujeitos fronteiriços e o território à sua frente e às suas costas. Não apenas a interrelação e proximidade consubstanciarão as relações dos sujeitos fronteiriços, no que se refere ao compartilhamento de traços identitários vinculados à condição fronteiriça, mas ainda o seu posicionamento como zona periférica e em geral marginalizada em relação às suas respectivas metrópoles nacionais (GRIMSON, 2000). Tal colocação nos indica a necessidade de considerar cada área de fronteira singular e, desse modo, a necessidade de investigar suas singularidades. Ou, retomando a teorização de Pesavento (2002), em sendo a fronteira ex-cêntrica, o que corresponde não apenas a estar distante, fora do centro, bem como ser diferente, pensamos ser necessário o estudo de suas excentricidades.

Hartmann (2004) analisa o contexto de transmissão das tradições orais na fronteira entre Brasil, Argentina e Uruguai, a partir da hipótese de que a circulação de narrativas cria, nessa área, uma cultura comum. Dentro dessa perspectiva de comunidade narrativa, a fronteira se apresenta como uma forma de territorialidade, relacionada à idéia de pertencimento, no que a autora considera uma *identidade intersticial de fronteira* (2004, p. 133). Porém, ainda que haja um espaço de convivência comum, com códigos compartilhados, cujos limites diferem daqueles instituídos politicamente, perceber-se-ia a presença da linha demarcatória, que divide esse espaço, uma vez que às alusões ao “nós da fronteira”, seguem-se comentários sobre “atravessar a linha” (HARTMANN, 2004, p. 134). Os sujeitos, contadores e *cuenteros*, transitarão com suas narrativas entre Argentina, Uruguai e Brasil apesar da fronteira, mas acima de tudo, por causa dela.

Hartmann (2004) introduz a noção de uma identidade intersticial de fronteira, a partir de relações de simultaneidade, onde não se apagam as identidades nacionais, porém onde várias identidades convivem e alternam-se conforme o contexto. A autora introduz a noção de

híbrido para caracterizar a identidade dos grupos intra-fronteiriços em sua análise, não considerando a exclusão de outras identidades, mas sim a possibilidade de convivência e de manipulação dessas. Nessa concepção, a identidade híbrida “não seria, assim, a resultante de duas identidades, mas a capacidade de manejar diferentes códigos identitários de acordo com as exigências do contexto” (HARTMANN, 2004, p. 147).

Verifica-se nas últimas décadas na Europa o surgimento de uma série de museus e lugares de memória, referenciando e valorizando o contrabando local como um saber tradicional em vias de extinção, e estimulando a criação de atrações, museus e lugares de memória associados à fronteira. Percebe-se, assim, a refuncionalização das áreas de fronteira a partir de um processo de patrimonialização, em um movimento que combina o desaparecimento das funções de controle do fluxo de mercadorias (e as práticas envolvidas para burlar tais instrumentos de controle) e a ascensão da fronteira como lugar de memória, transformada em atração turística (DORFMAN, 2009b). Nesse processo, as especificidades culturais das regiões fronteiriças passam a ser reconhecidas como objeto de preservação, uma vez que parte das funções estatais que lá se territorializavam, e das práticas cotidianas desenvolvidas para dar conta das restrições impostas pelo estado, tornam-se obsoletas. Não apenas museus, mas os caminhos e rotas de contrabandistas transformam-se em trilhas de caminhadas, como na fronteira entre Portugal e Espanha, em Salvaterra do Extremo e Zarza La Mayor; na Normandia, em Thiebot e no vale dos Moulinets; na Córsega; em Godervaersvelde, na fronteira franco-belga (DORFMAN, 2009b).

Dorfman (2009a), ao estudar as práticas dos *bagayeros*, contrabandistas de pequenos volumes nas cidades de Santana do Livramento-Rivera, encontra um paradoxo: há um segredo necessário a essa prática – em função de seu caráter ilegal frente ao estado – mas ao mesmo tempo há um acervo de causos, anedotas, contos, canções e outras formas de narrativas não-oficiais a indicar que as aventuras dos *bagayeros* possuem significados abrangentes no lugar. Essa forma de comércio, ilegal perante o país, mas legítima para os habitantes de fronteira, estaria inserida de tal modo, tanto historicamente quanto na vida cotidiana dessas populações. O simbolismo em torno dessa prática levaria a pensar também a fronteira Brasil-Uruguaí como lugar de memória, porém em função das ainda vigentes funções estatais dessa fronteira, sua natureza diferiria das fronteiras da União Européia. Se a história dos povos e das instituições mostra que a noção de legalidade e ilegalidade é intrínseca a toda organização social, a condição legal ou ilegal de qualquer ação é mutável no tempo e no espaço (MACHADO, 2000).

Dentro dessa perspectiva, pensa-se ser a partir da noção de lugar de memória que se apresente a importância das áreas de fronteira, e da extrapolação de sua valorização não apenas dos sujeitos envolvidos com seu cotidiano, mas ainda das instituições patrimoniais nacionais. Como as fronteiras só adquirem significado quando referenciadas às sociedades que as produziram (OSÓRIO, 1995; CASTELLO, 1995), é necessária uma contextualização da situação do Brasil e, principalmente, do Rio Grande do Sul dentro do cenário nacional, no que se refere à sua fronteira conjugada com o Uruguai, bem como um breve apanhado histórico de modo a compreender a formação desse espaço e sua relação com os objetos de análise da presente investigação.

### 3.1 FRONTEIRAS NO BRASIL E NO RIO GRANDE DO SUL

No Brasil, de acordo com a Lei nº 6.634, de maio de 1979, é considerada área indispensável à Segurança Nacional a faixa interna de 150 quilômetros de largura, paralela à linha terrestre do território nacional, que é designada como Faixa de Fronteira. Essa zona espacial abrange uma população estimada em dez milhões de habitantes, distribuídos em 588 municípios de onze unidades da Federação: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina, o que representa 27% do território nacional (BRASIL, 2009). A linha de fronteira do território nacional corresponde a 15.719 quilômetros de fronteiras terrestres, e faz contato com dez países da América Latina: Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa (anexo A).

No que se refere à pesquisa nacional, há um reducionismo nos estudos históricos brasileiros sobre as fronteiras, tratados geralmente sob três eixos: uma ótica diplomática – quando o tema é abordado como fruto de tratados e de negociações hábeis de diplomatas; uma ótica militar – quando as fronteiras são tratadas como resultado de vitórias heróicas em campos de batalha; ou ainda sob uma ótica geográfica das fronteiras naturais, que acabavam por justificar a expansão lusitana e brasileira sobre o Rio da Prata (OSÓRIO, 1995). Percebe-se assim uma insuficiência de tais noções no tratamento das áreas de fronteira, havendo a necessidade de ampliar os estudos principalmente em suas esferas sociais, culturais e simbólicas em relação ao turismo. A crescente importância que a temática de fronteiras vem assumindo nos últimos anos fez com que tais áreas fossem transformadas em objetos específicos de preocupação governamental. Tal fato deu origem ao Projeto de Promoção ao Desenvolvimento da Faixa de Fronteira – PDFF, concebido pelo Ministério da Integração

Nacional, dentro da Política Nacional de Desenvolvimento Regional, voltada aos espaços sub-regionais, buscando a dinamização econômica, o fornecimento da infra-estrutura social e produtiva, bem como a melhoria nas condições de cidadania, envolvendo o fortalecimento dos atores e aproveitamento das particularidades locais (BRASIL, 2009).

Em função da potencialidade da atividade turística no desenvolvimento das áreas de fronteira, o turismo foi assumido pelo Governo Federal como um dos vetores de desenvolvimento a ser estimulado nas áreas fronteiriças, uma vez que a atividade apresenta importante papel na valorização de territórios, ao agregar valor a determinados elementos ignorados pelas demais forças produtivas locais (CASTROGIOVANNI, 2003). O novo programa depara-se com os desafios e potencialidades da nova concepção a respeito das áreas de fronteira, que não podem mais ser vistas como áreas isoladas, propícias a vários tipos de delitos, e sim como uma região com a singularidade capaz de estimular processos de desenvolvimento regional e integração nacional, e de estimular o afluxo de visitantes que buscam, nas fronteiras e além fronteiras, o contato com o outro, na expectativa de vivenciar o Lugar, ou, nessa perspectiva, o *Entre-Lugar* Fronteira, com toda a carga simbólica inerente a tais lugares, e que os tornam, por sua vez, tão propícios às práticas turísticas.

O Rio Grande do Sul, por sua posição meridional e pelas divisas que estabelece entre Brasil, Argentina e Uruguai, apresenta uma posição privilegiada no que se refere à experiência de fronteira. Diante de sua delimitação política, quase metade do território do Estado se encontra na denominada Faixa de Fronteira, o que proporciona aos seus habitantes uma vivência direta com a linha divisória, e com o outro lado dessa linha, numa articulação de similaridades e diferenças que ora aproximam, ora afastam, em uma negociação cultural diária que confere aos espaços fronteiriços particularidades somente encontradas nessas áreas.

Nessa região, a complexidade que o contato fronteiriço carrega e carregou durante todo o seu processo de constituição, ou seja, de demarcação de fronteiras, levou à dupla condição apontada por Castello (1995): de separação e estabelecimento de limites em seus primórdios, nas constantes disputas entre as Coroas Lusa e Espanhola, e de troca e integração, estabelecidas concomitantemente a esse processo. A cooperação transfronteiriça tem sido, desde seu estabelecimento, uma necessidade para os habitantes do sul do país, não apenas no que se refere aos aspectos comerciais, mas ainda no que se refere ao atual trânsito de pessoas em suas viagens a outros países da América do Sul. Historicamente, a rede urbana em torno das fronteiras rio-grandenses formou-se sob a conjugação de um trinômio baseado na questão militar, na atividade pecuária e no comércio, legal e ilegal, ou seja, por meio do contrabando.

Segundo Franco (2001), essa faixa territorial compreende uma extensão de 1003 km, da foz do arroio Chuí, no Oceano Atlântico, à desembocadura do rio Quaraí, no rio Uruguai. No Rio Grande do Sul, a extensão do limite do território brasileiro com a Argentina e Uruguai corresponde ao dobro da extensão que separa o Estado do restante do Brasil. Constituindo pouco mais de 3% do território brasileiro, a extensa fronteira internacional do Estado representa mais de 10% do total das fronteiras do Brasil, apresentando as áreas fronteiriças mais povoadas do país. Enquanto o limite com a Argentina é inteiramente natural, formado pelo rio Uruguai, no que se refere à República Uruguaia o limite é, em apreciável extensão, de natureza predominantemente convencional ou artificial (COSTA, 1995).

O Uruguai apresenta uma característica importante no que se refere à experiência fronteiriça. Por sua área e sua configuração geográfica, no que se refere à linha de fronteira, nenhum ponto do país encontra-se a mais de 300 quilômetros daquela (GALLERO, 1997). Além disso, cerca de 17% do território uruguaio concentra-se nas áreas de fronteira com o Brasil (CASTELLO, 1995). Conforme Leenhardt (2001, p. 29) a análise da história da fronteira entre os diferentes atores do Rio da Prata não abriga apenas questões sobre onde está a fronteira, mas sobretudo como os modos de vida ou cultura “se constroem ou sobrevivem apesar dos recortes que os atravessam, e constituem, à sua maneira, um espaço diferente daquele que tentam definir os Estados, um estado de cultura mais do que de dispositivos estatais de proteção”.

Enquanto no restante do território brasileiro o interesse inicial de ocupação detinha-se no litoral, por sua potencialidade de acesso e comunicação através dos acidentes geográficos que cortam a costa, no Rio Grande do Sul, por questões geográficas e climáticas, o litoral não oferecia facilidades portuárias, o que acabou por constituir-se em obstáculo à penetração do território sulino, retardando sua ocupação (MARTINS, 2001). Com cerca de 600 km, interrompido em apenas três pontos – nas embocaduras do Rio Mampituba e Tramandaí e no estreito de Rio Grande – recaiu neste a possibilidade maior de ancoradouro, por permitir a entrada de embarcações de certo porte, apesar das obstruções constantes dos bancos de areia. Além da dificuldade de acesso, determinados pontos da faixa litorânea rio-grandense, por serem impróprios para a exploração agrícola e pecuária em função da água salobra e solo arenoso, não favoreciam a fixação humana. Assim, foi a bacia do Rio da Prata que serviu de eixo de atratividade aos portugueses à atual região de fronteira. Para alguns autores, a fronteira desempenhou no Sul o papel que o litoral Norte representou para aquela região. Nesse sentido, segundo Martins (2001, p. 15) “a atração das terras interioranas transformou a fronteira num litoral em potencial”.

O processo de ocupação dos territórios da região platina diferenciou-se das demais zonas coloniais nucleares espanholas e portuguesas. Por não apresentar os atrativos encontrados em outras regiões, como população densa e organizada que pudesse servir como mão-de-obra, metais preciosos ou condições naturais que possibilitassem o cultivo de produtos tropicais, não fora objeto de interesse imediato das coroas portuguesa e espanhola, apresentando maior atratividade a partir do surgimento de uma nova riqueza, materializada nos rebanhos de gado (OSÓRIO, 1995). Tal fato teria contribuído para sua integração tardia ao sistema colonial, uma vez que a exploração colonial assentava-se basicamente em produção já existente nas áreas coloniais, como as riquezas minerais, ou nas formas de produção agrícolas aqui instaladas segundo os interesses e necessidades do capitalismo nascente. A ocupação do território rio-grandense teve início no século XVII, com a penetração das bandeiras paulistas em busca do indígena das reduções jesuíticas, em virtude da escassez de mão-de-obra no Nordeste brasileiro, provocada pelo bloqueio holandês ao tráfico negreiro na África. Com o abandono das instalações jesuíticas frente às constantes investidas dos bandeirantes, o gado criado nas reduções, então solto no campo, reproduziu-se livremente, formando uma reserva que viria a se tornar posteriormente a responsável pela viabilização econômica do Rio Grande do Sul (PESAVENTO, 1985).

Apesar desse primeiro episódio de reconhecimento desta porção meridional da Colônia pelos portugueses, o espaço fronteiroço Brasil/Uruguai começa a ser efetivamente esboçado com o avanço dos portugueses sobre as possessões espanholas, quando fundam a Colônia de Sacramento em 1680 (MIRANDA, 2002). A expansão portuguesa visava a fundação de um posto avançado com a função de garantir a participação portuguesa no comércio praticado na região, principalmente no contrabando da prata de Potosi e de couros dos rebanhos da região platina, após o fim da união das coroas ibéricas, quando os portugueses passaram a ser hostilizados em Buenos Aires. A Colônia de Sacramento acabou sendo objeto de constantes disputas entre portugueses e espanhóis, ficando finalmente definida como possessão espanhola. O núcleo português no Prata, além de um interesse estratégico-militar de garantia de posse das terras e das vantagens comerciais, implicou o conhecimento das imensas reservas de gado deixadas no pampa (PESAVENTO, 1985; KUHN, 2002).

Paralelo a este interesse no comércio no rio da Prata, por ocasião do ciclo minerador em Minas Gerais, ocorre a maior valorização do gado sulino, concorrendo para a integração do Rio Grande do Sul como economia subsidiária à economia central da Colônia. Abrindo caminhos e trilhas no interior do território, os tropeiros paulistas e lagunistas lançaram-se à

captura do gado xucro para levar até a zona mineradora, por vezes estabelecendo-se na região sulina e fundando as primeiras estâncias de criação de gado. A partir de 1732, a coroa portuguesa inicia a concessão de terras por meio do regime de sesmarias, atendendo a solicitação dos tropeiros que gradualmente vinham a fixar-se, o que servia de estratégia para consolidar a posse das terras desta zona de fronteira e ampliação do domínio português na região. Além disso, a atividade de captura do gado mostrou-se extremamente predatória, havendo a necessidade de reposição dos animais, o que fora possibilitado pelas estâncias de criação de gado, geralmente estabelecidas por tropeiros arranchados no local ou por militares que recebiam as terras como pagamento simbólico pelos serviços prestados à questão fronteiriça. Essa política de distribuição de terras possibilitava a manutenção do território sem ônus para a Coroa, pois cabia ao sesmeiro a garantia da posse de suas terras, o que implicava indiretamente na manutenção do domínio português na região.

Diante das dificuldades de conservar a Colônia de Sacramento, era conveniente a ocupação do território entre o Prata e Laguna. Nesse contexto, a estância se constituía numa espécie de fortaleza: ao conceder grandes extensões de terras, a Coroa Lusa promoveu um povoamento extensivo, de maior domínio estratégico. A maioria das sesmarias foi concedida na parte sul do espaço rio-grandense, por se tratarem de terras planas e com grandes pastagens, condição propícia para a criação de gado. Além disso, era nesta porção territorial que se concentrava o gado das vacarias das missões. Outro fator que influenciou a distribuição das sesmarias fora a facilidade de comunicação que os rios apresentavam, o que levou à concentração nas terras próximas aos rios Jacuí, Piratini, Arroio Grande, Jaguarão, São Gonçalo e Camaquã (MARTINS, 2001).

O Tratado de Madrid, assinado em 1750, redesenha as fronteiras americanas entre Portugal e Espanha. Por este acordo Portugal ficava com parte da região missioneira jesuíta, no noroeste do Rio Grande do Sul, os chamados Sete Povos das Missões. Novamente objeto de desavenças políticas, outro acordo é firmado em 1777, o Tratado de Santo Ildefonso, pelo qual Portugal perdia as Missões e anexava às suas posses uma zona meridional, abaixo do rio Jaguarão e Lagoa Mirim. Tal acordo fazia a divisão territorial das Coroas, porém estabelecendo significativas dúvidas a respeito dos limites territoriais assinalados, fato que levou a que a área ao sul do rio Piratini fosse considerada um *campo neutro*, que não seria possessão de nenhuma das partes, e da mesma forma não deveria ser ocupado, até que se resolvesse a questão da imprecisão de limites demarcatórios. Lentamente, este campo neutro, que corresponde à faixa territorial entre os rios Piratini e Jaguarão, foi sendo ocupada por meio de uma espécie de jogo de xadrez entre portugueses e espanhóis. Inicialmente, essa

ocupação se deu por meio de sesmarias concedidas pela Coroa Portuguesa. Segundo Costa Franco (1980), a distribuição de sesmarias antecipou a instalação de fortes militares na região, utilizando-se das estâncias como modo de assegurar o território disputado.

O estabelecimento de campos neutros que, de acordo com o Tratado de Santo Ildefonso, não pertenciam a nenhuma das Coroas, propiciou o desenvolvimento do comércio clandestino na região. Com a decadência das minas, ocorre uma retração da procura por animais para corte e transporte, sendo substituída por uma procura do gado para a fabricação do charque, o que manteve a importância do animal, e de sua captura por meio predominantemente do comércio ilegal e contrabando. Para o lado português eram trazidos gado, couro e prata; já para o lado espanhol, havia preferência pelo tabaco, erva-mate, farinha, café, arroz, açúcar e cachaça.

Quando se tratava do contrabando do gado em pé, o rio Jaguarão apresentava-se como um dos pontos mais propícios à travessia, por carecer de fiscalização e por apresentar passos valdeáveis como o Passo das Pedras, que possibilitava a travessia dos animais. “Cinco, dez mil rezes ou até mais passavam de uma só vez, necessitando a presença de um número que variava de 40 a 150 homens a cavalo e todos armados” (SOUZA, 1995, p. 128). Estima-se que, no início do século XX, as charqueadas rio-grandenses recebiam cerca de 200 mil cabeças de gado por ano, provenientes das estâncias uruguaias, das quais 150 mil passavam sob a forma do contrabando ao longo da extensão da divisão territorial entre Brasil e Uruguai. A questão do gado levou assim à inter-relação dos territórios separados pelos limites dos tratados anteriores. Composta por uma extensa linha de fronteira, em parte terrestre, em parte fluvial, a região na qual se definiu a fronteira Brasil-Uruguai apresentava poucos acidentes físicos, e ainda estes eram pouco acentuados, o que oferecia grande facilidade no transporte de animais e gêneros alimentícios em geral além fronteiras.

Apesar das disputas entre diferentes coroas, a apropriação de terras obedeceria ao mesmo padrão, tanto na possessão portuguesa, quanto na espanhola, principalmente no Uruguai: pequenas e médias propriedades cultivadas familiarmente ao redor de escassos núcleos urbanos (geralmente portos fortificados), e grandes estâncias no restante do território, apresentando, assim, uma organização espacial comum (OSÓRIO, 1995). As melhores terras, situadas próximas aos cursos d'água, com fácil comunicação e razoavelmente seguras e defensáveis, foram sendo rapidamente ocupadas.

Uma geografia pastoril, baixa densidade demográfica, propriedades latifundiárias, pecuária extensiva e palavras de origem castelhana, tornavam a franja fronteira rio-grandense muito semelhante ao norte uruguaio e o comércio com o Brasil

determinava a existência de uma autêntica região econômica onde a linha fronteira teimosamente demarcada pelos políticos mostrava-se artificial. (BARRÁN-NAHUM apud SOUZA, 1995, p. 130).

Colaboraram, para esta configuração, o estabelecimento de políticas fundiárias que resultaram em latifúndios, além das doações de sesmarias a militares, como forma de pagamento simbólico, tanto para espanhóis, quanto para portugueses. Se a pecuária foi a forma extensiva que viabilizou o povoamento e a expansão de núcleos populacionais no extremo sul brasileiro, a militarização foi a garantia estratégica de ocupação através de fortes, presídios, guardas e acampamentos militares.

Se o século XVIII foi o período de lutas para a conquista do território, nos seus últimos anos e nas primeiras décadas do XIX, as batalhas foram para sua manutenção. Esta situação valeu a esta Província uma constante prontidão militar, sob a qual surgem e se desenvolvem muitos núcleos de povoação. São povoados que dominarão extensivamente este território, para garantir as conquistas acordadas no tratado de paz de 1801 e os posteriores, assinados após a independência do Uruguai e da Argentina. Dentro deste quadro se desenvolverão cidades como Bagé, Jaguarão e Alegrete, entre outros. (MARTINS, 2001, p. 22).

Muitas das aglomerações que se formaram no entorno das instalações militares foram responsáveis pelo início da povoação urbana dessa faixa de fronteira Brasil/Uruguai, como Arroio Grande, Bagé, Piratini, Erenal, Jaguarão, Dom Pedrito, Santana do Livramento e Quaraí (MARTINS, 2001). Ao mesmo tempo, inicia-se o povoamento de retaguarda de Alegrete, Itaqui e São Gabriel, protegendo a nova fronteira após o acordo de 1777. A fronteira, e a necessidade de garantia desta, influíram assim nas características físicas das cidades, condicionando seu traçado urbano. As cidades eram organizadas de acordo com as demandas militares, desde a escolha do melhor local para o desenvolvimento da povoação, até o desenho da mesma. Os oficiais envolviam-se não apenas na organização do povoado, e na garantia das fronteiras, como também na construção das obras da estrutura urbana. Abriram estradas, construíam pontes e passos através de córregos e rios; instalaram fontes para a distribuição de água, além de fundar e manter estabelecimentos rurais oficiais, que se constituíam em locais reservados ao abastecimento das tropas (MARTINS, 2001). Somente a partir da segunda metade do século XIX se verifica a atuação sistemática de profissionais civis especializados, trabalhando nas obras das cidades sulinas.

Atualmente, o conjunto de municípios limítrofes é composto por seis cidades brasileiras, interligadas a seis cidades uruguaias, a saber: Santana do Livramento/Rivera, Chuí/Chuy, Aceguá/Acegua; Quaraí/Artigas, Barra do Quaraí/Bella Unión, e Jaguarão/Rio Branco. Tais áreas urbanas interligam-se ora por limites físicos de um espaço integrado, como

são as chamadas fronteiras secas das três primeiras cidades acima, ora por pontes que garantem a integração geográfica quando a linha demarcatória é definida por um rio, caso das últimas três cidades mencionadas.



**Fig. 1:** Mapa das Cidades de Fronteira Brasil – Uruguai.

**Fonte:** Adaptado de SCHAFFER, 1990, p. 145.

No que se refere ao turismo, predomina a vocação comercial da fronteira Brasil-Uruguai, numa relação de complementaridade provocada pelos turistas que buscam as facilidades de preços e isenções fiscais no outro lado da linha, mas que, por vezes, se hospedam ou consomem serviços do lado brasileiro. Percebe-se a emergência de uma preocupação relativa ao turismo praticado nas fronteiras, principalmente no que se refere à esfera cultural das cidades de fronteira do Rio Grande do Sul, evidenciado diante da recente atenção dada a essa linha política ora imaginária, ora demarcada no território. Conseqüentemente, em 2010, dois novos cursos de Turismo foram criados em cidades localizadas na fronteira Brasil-Uruguai, sendo um deles, inclusive, de caráter binacional: o Curso Binacional de Bacharelado em Turismo, da Fundação Universidade do Rio Grande – FURG, na cidade de Santa Vitória do Palmar; e o Curso de Turismo, da Universidade Federal do Pampa – UNIPAMPA, na cidade de Jaguarão.

Outra iniciativa que merece destaque foi a criação de um evento dedicado especificamente à discussão do turismo nas fronteiras, em 2004, o FRONTUR – Seminário Internacional do Turismo de Fronteiras, a partir de uma iniciativa do Curso de Turismo do Centro Universitário Franciscano – UNIFRA, de Santa Maria (RS), em parceria com o Ministério do Turismo. O evento, de periodicidade anual, tornou-se itinerante, passando pelas

cidades de Santa Maria (RS), Foz do Iguaçu (PR), Boa Vista (RR), Cuiabá (MT), Campo Grande (MS), e, em sua última edição, em 2010, Asunción, no Paraguai, propondo-se a internacionalização do evento e sua característica transfronteiriça.

O espaço de discussão propiciado pelo Frontur tem contribuído para a consolidação dessa nova visão das áreas de fronteira, mas também incentivado a ampliação e aprofundamento dos órgãos públicos no tratamento da questão, além de dinamizar e dar maior visibilidade aos estudos acadêmicos que têm nas fronteiras seu objeto de prospecção e análise. Apresenta uma estrutura de funcionamento que estabelece espaços dedicados ao poder público, reunindo autoridades federais, estaduais e municipais, ligadas aos interesses de fronteira; um espaço dedicado ao *trade*; e outro espaço dedicado às pesquisas e análises acadêmicas. Ao ser constituído e voltado para a esfera de atuação governamental e científica, o Frontur possibilita a articulação da discussão com ambas esferas, potencializando estudos e ações de viabilização e estímulo ao desenvolvimento da atividade turística em municípios localizados na Faixa de Fronteira.

De acordo com Moesch (in BRASIL, 2010), os problemas que afetam as práticas de deslocamento dos povos do Cone Sul são antigos, anteriores ao estabelecimento do Mercosul.

Transfronteirizar nessa perspectiva, em busca de uma integração efetiva com os países de toda a América do Sul e do mundo, é nossa meta. Mantêm-se a proposta para que se passe a entender a Região de Fronteira como um espaço de oportunidades, mais do que área de temeridade; que se visualize a cultura transfronteiriça como um atrativo turístico portador de singularidade que, bem orientado e bem planejado, pode transformar o cenário de dificuldades, transtornos e composições normativas confusas, em um bom cartão de visitas [...]. (MOESCH in BRASIL, 2010, p. 17)

Dos roteiros turísticos apresentados pela Secretaria Estadual de Turismo do Rio Grande do Sul, um apresenta caráter transfronteiriço: a Rota Turística dos Campos Neutrais, na região turística da Costa Doce. Envolve a Capilha, no município de Rio Grande, a Estação Ecológica do Taim, passando pelas estâncias históricas de Santa Vitória do Palmar, com visita a alguns pontos turísticos do município, incluindo ainda as praias do Cassino (em Rio Grande), Hermenegildo (Santa Vitória do Palmar), Barra do Chuí, e Chuy e Punta Del Diablo, no Uruguai, além do Forte de São Miguel e Fortaleza de Santa Tereza (SETUR, 2010).

Dentro dessas novas tendências do fenômeno turístico propõe-se não apenas o entendimento das áreas de fronteiras como excêntricas, mas também as práticas turísticas desenvolvidas em tais espaços, que fogem às práticas previamente estabelecidas. A fronteira, e, desse modo, o turismo na fronteira, nos remete ainda ao conceito de limite ou *limen*, que,

de acordo com Leenhardt (2002), se configura nesse espaço utópico, inteiramente definido por uma prática e não por uma lei. Trata-se de uma esfera do turismo que vinha sendo relegada às margens, mas que, na última década, verificou um aumento de sua consideração e importância, tanto pelos esforços governamentais e privados, quanto pelos estudos que vêm sendo desenvolvidos sobre o tema.

Vistas essencialmente como espaços de fluxos, as fronteiras supõem o trânsito de capital, mercadorias e moedas, mas também, e principalmente, de pessoas, tanto de turistas ou turistas em potencial, quando dos próprios moradores locais, que por vezes cruzam constantemente a *linha*, fazendo do território vizinho ou anexo uma extensão de seu próprio território em seu cotidiano. Tal condição limítrofe de vivência desses sujeitos, que configura as áreas de fronteira em ricos espaços de negociação cultural, parece encaminhar simbolismos que ultrapassam os espaços de fronteira e se mostram em sua complexidade aos não-fronteiriços, sob a forma de um imaginário particular e instigante desse terceiro espaço emergente, que serviria de estímulo à visita e ao conhecimento da dualidade da fronteira como atrativo turístico. O turismo poderia, dentro desta perspectiva, servir como instrumento ou prática facilitadora da inversão do imaginário de fronteira ligado à tradição bélica e de segurança nacional, remetendo a potenciais atritos internacionais, à um imaginário que a consagra como esfera de contato dinâmico com outros povos e outras culturas. Um novo imaginário que conceba a(s) fronteira(s), vistas em sua unicidade e multiplicidade, não apenas como passagem, em seu aspecto de fluidez do limite, mas ainda e principalmente em sua fixidez, como destino turístico em si, possibilitando, se nos permite a metáfora, a passagem para outras dimensões do conhecimento de si mesmo e dos outros, cuja linha consagra como diferente, mas integrante do terceiro espaço fronteira. Conforme nos aponta Castrogiovanni (2009, p. 09), “o Turismo precisa saber desfazer as fronteiras que o impedem de existir nas fronteiras!”.

## 4 OS ELOS DA PONTE NA MOBILIDADE DAS ÁGUAS: PERCORRENDO OS CAMINHOS METODOLÓGICOS

Com a mesma fluidez das águas que, apesar das correntezas, serpenteiam pelas margens seguindo seu rumo, os caminhos metodológicos seguem entre certezas e incertezas. O método, a exemplo das margens dos rios, às vezes contingencia a pesquisa, às vezes permite que ela se espalhe por territórios antes não imaginados. Consistindo em uma pesquisa de cunho qualitativo, a coleta e análise dos dados estruturam-se em determinados procedimentos metodológicos, mas consideram a flexibilidade e criatividade do pesquisador, para que o processo de investigação possa, ao mesmo tempo, qualificar as técnicas e procedimentos e ser qualificados por eles.

Adotou-se, como metodologia, a Complexidade, associada a procedimentos etnográficos e de caráter bibliográfico e documental. Tendo como objeto de estudo a relação estabelecida entre a população fronteiriça de Jaguarão e Rio Branco e os marcos limítrofes, a partir da ótica do bem patrimonial Paisagem Cultural Brasileira, os procedimentos adotados buscam, a partir da observação e da análise das manifestações culturais em âmbito transfronteiriço, compreender as negociações simbólicas que o limite político, em sua dualidade separação-contato, implica aos habitantes das duas cidades, e sua relação com a prática do turismo nas fronteiras.

### 4.1 DELIMITAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA E OBJETIVOS

A temática das fronteiras pode ser abordada e estudada sob diferentes enfoques. Na presente investigação, busca-se analisar as áreas de fronteira a partir de sua dimensão cultural e simbólica, de modo a questionar a potencialidade turística de tais cidades para além de sua vocação comercial no turismo de compras, que estimula o fluxo de visitantes atraídos pelas facilidades de preços e diversificação de produtos importados dos *free-shops*. Nessa pesquisa, buscou-se o transfronteiriço como foco de análise, para a compreensão da negociação cultural que se estabelece entre cidades situadas na linha limítrofe política, uma das múltiplas fronteiras que se estabelecem em tais áreas, e que não necessariamente são regidas pelos limites da lógica política. O estudo deteve-se em uma caracterização física e cultural das cidades de Jaguarão e Rio Branco, na fronteira Brasil-Uruguai, e, mais especificamente, dos marcos que delimitam a fronteira política entre os dois países, o rio Jaguarão e a Ponte Internacional Barão de Mauá, para tentar compreender as construções de sentido articuladas

ao redor desses sinais demarcatórios. As cidades foram escolhidas pelas características e contextos de formação que possibilitaram, desde sua gênese, o estabelecimento de trocas comerciais e simbólicas que ultrapassaram e superaram os tratados e disputas territoriais, encaminhando construções de sentido particulares para a condição fronteiriça vivida pelos sujeitos e necessárias à compreensão desse espaço em uma perspectiva turística.

Dentro desse contexto, retoma-se a questão de pesquisa: A área envolvida pelo rio Jaguarão e pela Ponte Internacional Barão de Mauá, que se configuram na linha de fronteira que separa/une as cidades de Jaguarão (Brasil) e Rio Branco (Uruguai), pode ser caracterizada como Paisagem Cultural Brasileira, conforme entendimento para tal das autoridades patrimoniais, e, nestes termos, contribuir para diversificar e qualificar o turismo local?

Diante do problema de pesquisa, colocaram-se como objetivos a serem atingidos na trajetória investigativa, identificar e fornecer elementos que pudessem contribuir para a compreensão da dinâmica cultural que se estabelece nos espaços fronteiriços, especificamente na fronteira Brasil/Uruguai, nas cidades de Jaguarão e Rio Branco, e verificar a possibilidade de a certificação de Paisagem Cultural Brasileira dar conta da complexidade que envolve essa área – em sua dimensão física e cultural – valorizando-a como bem patrimonial e, desse modo, valorizando o espaço fronteiriço como objeto de apropriação turística.

Como objetivos específicos, propôs-se:

- Resgatar o percurso teórico do conceito de Paisagem Cultural, de suas origens na pintura e nas Artes Plásticas, sua consolidação na Geografia Cultural, à sua adoção pela Unesco e pelo IPHAN, associada à esfera patrimonial.
- Caracterizar geográfica e culturalmente a zona de fronteira Brasil/Uruguai, especificamente Jaguarão e Rio Branco.
- Analisar a aplicabilidade da chancela de Paisagem Cultural Brasileira para a porção espacial delimitada pelo limite político nas cidades de Jaguarão e Rio Branco.
- Ampliar o conhecimento das áreas de fronteira e, especificamente, da dinâmica cultural que se estabelece nesses espaços, de modo a ampliar a consideração de tais áreas em projetos e políticas de turismo.

## 4.2 O MÉTODO

De acordo com Gil (2008, p. 08), o método científico corresponde ao “conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento”. Para o

desenvolvimento da presente pesquisa, optou-se por adotar como método a Complexidade, conforme proposta por Edgar Morin (2001; 2003; 2005), que, pela natureza do tema de pesquisa, pareceu ser a base lógica mais adequada para a análise. Sua adoção se dá, entre outros fatores, em função da necessidade que o tema apresenta, exigindo um diálogo rotativo entre diferentes áreas do saber, na tentativa de compreender a relação complexa entre cultura e natureza, tanto no que se refere à percepção da paisagem, quanto no que se refere à articulação dessa relação cultura-natureza dentro de um contexto fronteiriço e sua percepção pelos sujeitos residentes e turistas. Conforme o próprio termo explicita, “complexo” deriva de *complexus*, que significa originariamente “o que se tece junto” (MORIN, 2003), levando ao entendimento de ser através da concepção multidimensional que o Pensamento Complexo propiciaria o melhor modo de conduzir a presente pesquisa, e, portanto, os procedimentos metodológicos adotados. Segundo Morin (2008, p. 13):

[...] há uma inadequação cada vez mais ampla, profunda e grave entre os saberes separados, fragmentados, compartimentados entre as disciplinas, e, por outro lado, realidades ou problemas cada vez mais polidisciplinares, transversais, multidimensionais, transnacionais, globais, planetários.

Vive-se em uma realidade multidimensional, simultaneamente econômica, mitológica, sociológica, porém tais dimensões são estudadas separadamente, e não umas em relação às outras (MORIN, 2003). Nessa concepção de conhecimento, as ciências humanas não teriam consciência das características físicas e biológicas dos fenômenos humanos, assim como as ciências naturais não teriam consciência da sua inscrição em determinada cultura, numa sociedade, integrante de uma história. Consequentemente, as ciências não teriam consciência de seu papel na sociedade.

Nesse sentido, ao explicitar a necessária consideração da relação entre diferentes áreas de conhecimento e sua contextualização, a utilização desse método pareceu adequada ao estudo proposto, pelo trânsito que se apresenta entre diversas áreas de conhecimento. O Pensamento Complexo propõe que as disciplinas sejam ao mesmo tempo abertas e fechadas, ou seja, mantenham seu núcleo de conhecimento, porém dialoguem e se abram para ligações globais, uma vez que a hiperespecialização fragmentaria o tecido complexo das realidades. O limite das disciplinas conduziria a uma fragmentação do saber, inviabilizando a concepção do todo. A especialização abstrai, extrai um objeto de seu contexto e de seu conjunto, rejeita os laços e a intercomunicação do objeto com seu meio, inserindo-o no compartimento da disciplina, cujos limites quebram arbitrariamente a relação sistêmica da parte com o todo e a

multidimensionalidade dos fenômenos. Distante de uma suposta neutralidade científica atemporal, a Complexidade propõe que o processo investigativo, seu método e sua redação são uma arte a ser exercitada pelo sujeito cognoscente em sua busca pelo saber (PIMENTEL, 2010).

O turismo, percebido como um fenômeno de natureza multidimensional, parece carecer não só de uma interdisciplinaridade, ao apropriar-se de conceitos e pressupostos de várias áreas de conhecimento, mas também de uma transdisciplinaridade, de um diálogo comum, inter-relacionado e circular entre elas. Constituindo-se em um objeto de pesquisa rico e diversificado, o turismo abre um leque de possibilidades de pesquisa, envolvendo diferentes temas e vieses, como parece ser a prática (e necessária teorização) do turismo na fronteira. Dentro dessa perspectiva, as fronteiras – vistas como a manifestação espacial de uma determinação de cunho político e como construção simbólica – e suas áreas circundantes apresentam-se também como objeto de aproveitamento ou interesse turístico, para além de sua vocação comercial estimulada pelos *free-shops*.

De acordo com Morin (2008), uma das maiores dificuldades em pensar o Estado-Nação reside em seu caráter complexo, uma vez que se trata de um ser ao mesmo tempo territorial, político, cultural, histórico, místico, religioso. Pensa-se ser a fronteira e as áreas de fronteira, como sua extensão e resultado direto, revestidas das mesmas características, da mesma natureza complexa, ainda agravadas pela negociação cultural permanente e diária entre os habitantes de dois países. Trata-se de uma realidade multifacetada, em seus aspectos físicos, políticos, sociais e culturais, e que, portanto, para ser compreendida, requer um olhar também multifacetado, um olhar que transcenda os limites das divisões das áreas de saber, uma ótica (*trans*)disciplinar e (*trans*)fronteiriça, uma vez que as configurações físicas do espaço e as culturas não são regidos necessariamente pela mesma lógica política que estabelece a divisão de soberania nacional. “As fronteiras do mapa não existem no território, mas sobre o território, com os arames farpados e os aduaneiros” (MORIN, 2005, p. 7).

Morin (2008, 2005), enumera sete princípios, complementares e interdependentes, que ajudam a pensar a Complexidade. No caso desta investigação, a abordagem detêm-se em quatro princípios:

**Princípio Sistêmico ou Organizacional:** Esse princípio liga o conhecimento das partes ao conhecimento do todo, segundo o elo indicado por Pascal, que considera impossível conhecer as partes sem conhecer o todo, tanto quanto conhecer o todo sem conhecer, particularmente, as partes. Em oposição à visão reducionista, a concepção sistêmica entende que “o todo é mais do que a soma das partes”, uma vez que a organização do todo, seja no que se refere à

bactéria, ao indivíduo ou à sociedade, produz qualidades ou propriedades novas em relação às partes consideradas isoladamente. A tais propriedades, resultado da interação entre as partes, Morin (2003) denomina “emergências”. O todo é, ao mesmo tempo, menos do que a soma das partes, cujas qualidades são inibidas pela organização do conjunto. Dentro dessa perspectiva, coloca-se a Paisagem Cultural compreendida como uma emergência.

**Princípio Hologramático:** Inspira-se na figura do holograma, no qual cada ponto contém a quase totalidade da informação do objeto representado. Esse princípio coloca em evidência o aparente paradoxo das organizações complexas, em que não apenas a parte está no todo, mas o todo se inscreve na parte. Nesse caso, enquadrar-se-iam os marcos fronteirços analisados, a ponte e o rio, que aparentemente refletem não apenas sua materialidade, mas ainda o simbolismo inerente à linha limite, e aos vários limites simbólicos que ela implica aos sujeitos fronteirços.

**Princípio do Circuito Recursivo:** este princípio aponta para a circularidade, para a retroação da causa sobre o efeito, deste sobre a causa e assim sucessivamente. Trata-se da relação estabelecida por um anel gerador, na qual os produtos e os efeitos são produtores e causadores do que os produz. A partir desse princípio se pode compreender tanto a fronteira, na qual a esfera política age sobre a cultural, e reciprocamente, como a paisagem cultural, dentro da leitura de Berque de paisagem-marca e paisagem matriz, no qual o concreto/material atua sobre o simbólico/intangível, e o mesmo se processa em movimento inverso, considerando que cada esfera atua sobre a outra continuamente, em um movimento circular de causa e efeito que configura e transforma a paisagem.

**Princípio Dialógico:** Esse princípio permite assumir racionalmente a associação de noções contraditórias para conceber um mesmo fenômeno complexo, permitindo manter a dualidade no seio da unidade. Une dois princípios ou noções que deveriam excluir-se mutuamente, mas que são indissociáveis numa mesma realidade. O princípio dialógico no Pensamento Complexo conduz à concepção da dialógica ordem/desordem/organização no mundo, desde seu nascimento. Sob as mais variadas formas, a dialógica entre ordem, desordem e organização, através de inúmeras inter-retroações, está constantemente em ação nas esferas física, biológica e humana. As áreas de fronteira parecem ser regidas por este princípio, uma vez que se percebe a convivência de duas (ou mais) lógicas de apropriação desse espaço: existe uma lógica política que indica a separação, o limite da soberania nacional, e, ao mesmo tempo, uma lógica social que, pela proximidade, concebe a fronteira (linha) como cruzamento, permeabilidade e oportunidade.

O Pensamento Complexo defende a não-existência de uma verdade científica definitiva, mas sim a existência de verdades provisórias, que se sucedem, ou como Morin o afirma, “verdades biodegradáveis” (2005, p. 48), isto é, mortais, e, ao mesmo tempo vivas, superando-se momento a momento. Se encararmos o processo de produção de conhecimento como efetivamente um processo, podemos pensar tratar-se o conhecimento de um movimento de superação constante. Tal entendimento contribui para caracterizar o aspecto evolutivo tanto das concepções a respeito das fronteiras – da percepção de linha limite para, numa ótica contemporânea, de esfera de contato – quanto da valorização patrimonial da paisagem – em que a noção de patrimônio cultural evolui da consideração exclusiva de bens arquitetônicos para a compreensão do simbolismo das paisagens e de elementos naturais, atribuindo à natureza um caráter cultural. O entendimento da provisoriedade das verdades científicas conduz a outro princípio importante do Pensamento Complexo e que, de certa forma, influencia a análise desse estudo, que afirma que “todo conhecimento é uma reconstrução/tradução por um espírito/cérebro numa certa cultura e num determinado tempo” (MORIN, 2003, p. 28-29).

Em função do diálogo estabelecido entre natural-cultural, objetivo-subjetivo, material-simbólico, a leitura das paisagens se apresenta como tarefa multidimensional, valendo-se de variados instrumentos de análise para sua compreensão. Segundo Cosgrove (1998, p. 103), “revelar os significados na paisagem cultural exige a habilidade imaginativa de entrar no mundo dos outros de maneira auto-consciente e, então, re-presentar essa paisagem em um nível no qual seus significados possam ser expostos e refletidos”. Interpretar uma paisagem exigiria não apenas a leitura das manifestações culturais presentes no território, mas ainda a percepção das formas como a paisagem atua sobre as atividades ali desenvolvidas, uma relação mútua que influi, condiciona ou determina manifestações culturais.

O tipo de evidência utilizado atualmente para interpretar o simbolismo das paisagens culturais, e desse modo, compreender a sua importância para a população envolvida, ampliou-se muito em relação aos métodos utilizados no passado. Vale-se de evidências materiais no campo e outras fontes documentais e cartográficas, orais, de arquivos, sujeitos a uma análise objetiva. Mas embasam-se ao mesmo tempo nos próprios produtos culturais: pinturas, poemas, produção literária, contos populares, mitos, músicas, e filmes (COSGROVE, 1998). Tais elementos podem fornecer uma base a respeito dos significados que determinadas paisagens possuem, expressam e evocam. Acima de tudo, diante da importância da dimensão temporal da paisagem, é essencial uma sensibilidade histórica e contextual, motivo pelo qual buscou-se sua contextualização histórica através da pesquisa bibliográfica e documental.

A linguagem também desempenha um papel fundamental no processo de interpretação do significado de uma paisagem. O texto resultante da análise da paisagem constitui-se no meio através do qual transmitimos seu significado simbólico, através do qual representamos esses significados (COSGROVE, 1998). Além disso, necessita-se do conhecimento da linguagem de determinado grupo, pois os símbolos e seus significados dentro dessa cultura se manifestam em grande parte por meio da linguagem. A partir dessa percepção, a presente pesquisa vale-se de diferentes instrumentos de análise da paisagem, envolvendo desde o levantamento e caracterização de sua configuração física e geográfica, no caso a região de fronteira Brasil/Uruguai, até a utilização de outros instrumentos que permitem a interpretação da representação simbólica daquele espaço para a comunidade que o habita e o transforma diariamente. Com isto, pretende-se compreender a relação que se estabelece entre o meio físico, que serve de suporte à ação humana, e a forma de sua apropriação pelo grupo, relação essa que caracteriza o entendimento de Paisagem Cultural.

#### 4.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Apresentada a trajetória percorrida para se atingir a construção desta pesquisa, explicita-se o modo como foi realizada a coleta e análise dos dados. Tendo em vista a natureza do tema, e a necessidade de conhecer a dinâmica fronteira, esse estudo se aproximou da prática antropológica, ao adotar procedimentos técnicos próprios da pesquisa etnográfica, como o trabalho de campo, a observação e o uso de entrevista (ROCHA e ECKERT, 2008). Valeu-se ainda, de modo complementar, de pesquisa bibliográfica e pesquisa documental, para a caracterização do objeto, e para a construção do referencial teórico sobre Fronteira e Paisagem Cultural.

##### 4.3.1 Abordagem Etnográfica

A etnografia, através de observações diretas no universo investigado, supõe uma experiência de imersão do pesquisador na cultura estudada, numa tentativa de compreender as estruturas de significações que os indivíduos de determinado grupo ou sociedade atribuem a seus próprios comportamentos, não a partir do exterior, mas do interior dessa mesma cultura (LAPLANTINE, 2006). Esta abordagem apóia-se na concepção semiótica de cultura de Geertz (1989), que a concebe como as teias de significação que o homem tece e ao qual está amarrado, e sua análise. Nesse sentido, não nos interessa discutir nesse momento o que é

cultura, mas sim de que modo é compreendida e como se manifesta para e entre seus partícipes. Dentro dessa perspectiva, a cultura é um contexto, algo dentro do qual os sistemas entrelaçados de signos interpretáveis podem ser descritos de forma inteligível – isto é, descritos com densidade.

O trabalho do antropólogo – e, acrescente-se, do pesquisador que lida com técnicas de pesquisa etnográfica – não consiste apenas em um mero acúmulo quantitativo de fotografias, gravações, anotações, mas em decidir quais os fatos significativos para um determinado contexto cultural. Para além da descrição, mas a partir dela, o olhar ou perspectiva antropológica busca uma compreensão das sociedades a partir de sua interpretação (LAPLANTINE, 2006). Da mesma forma, Geertz (1989) afirma que a prática da etnografia vai além do estabelecimento de relações, da seleção de informantes, da transcrição de textos, do mapeamento de campos e da manutenção de um diário de campo. Não são as técnicas e processos que definem o empreendimento etnográfico, mas sim o esforço intelectual que ele representa. O que o pesquisador tem de enfrentar é uma multiplicidade de estruturas conceituais complexas, muitas delas sobrepostas ou amarradas umas às outras, que são simultaneamente estranhas, irregulares e implícitas, e que ele tem que apreender para então apresentar.

Por esse motivo, o pesquisador precisa estar aberto e atento a tudo que o rodeia no local de trabalho de campo, na tentativa de compreender o contexto no seu texto e nos subtópicos, em suas múltiplas dimensões e rede de interações estabelecidas.

No campo, tudo deve ser observado, anotado, vivido, mesmo que não diga respeito diretamente ao assunto que pretendemos estudar. De um lado, o menor fenômeno deve ser apreendido na multiplicidade de suas dimensões (todo comportamento humano tem um aspecto econômico, político, psicológico, social, cultural...). De outro, só adquire significação antropológica sendo relacionado à sociedade como um todo na qual se inscreve e dentro da qual se constitui um sistema complexo (LAPLANTINE, 2006, p. 156).

A abordagem etnográfica preocupa-se em captar as diversas dimensões do contexto do local de pesquisa, e relaciona-se com o Pensamento Complexo, ao enfatizar a necessidade de conhecimento do todo, e da compreensão da interação das partes, dando origem às emergências. A pesquisa antropológica é localizada espacial e temporalmente, ou seja, em condições históricas e culturais determinadas. A própria observação está sujeita a tais condicionantes, o que significa dizer que o pesquisador não pode desconsiderar o próprio lugar sócio-histórico a partir do qual fala como parte integrante de seu objeto de estudo. Neste processo, “nunca somos testemunhas objetivas observando objetos, e sim sujeitos observando

outros sujeitos” (LAPLANTINE, 2006, p. 169-170). Além disso, a prática etnográfica lida com a incerteza ao longo da trajetória da pesquisa, assumindo certo caráter errante. “As tentativas abordadas, os erros cometidos no campo, constituem informações que o pesquisador deve levar em conta. Como também o encontro que surge freqüentemente com o imprevisto (...)” (LAPLANTINE, 2006, p. 151).

Segundo Oliveira (2000), o trabalho etnográfico é pautado por três faculdades, ou, como o autor mesmo se refere, três atos cognitivos delas decorrentes: *olhar*, *ouvir* e *escrever*. Enquanto no olhar e no ouvir *disciplinados* – uma vez que permeados pela carga cultural e teórica advinda da academia – realiza-se a percepção, no ato posterior de escrever realiza-se o encadeamento das idéias e a complexificação das informações apreendidas. A primeira experiência do pesquisador em campo refere-se à domesticação teórica do *olhar*. Apoiado pela construção teórica realizada em etapa prévia ao trabalho de campo, o pesquisador analisa seu objeto através de um prisma por meio do qual a realidade observada no campo sofre um processo de refração, adequando-se ao esquema conceitual adotado para a análise. Entretanto, a percepção do objeto altera-se na chegada, levando a uma readequação desse esquema conceitual de acordo com as condições encontradas no local. A observação é apontada como uma técnica privilegiada para investigar os saberes e as práticas na vida social e reconhecer as ações e as representações coletivas na vida humana.

O observar na pesquisa de campo implica na interação com o Outro, evocando uma habilidade para participar das tramas da vida cotidiana, estando com o Outro no fluxo dos acontecimentos. Isto implica em estar atento(a) as regularidades e variações de práticas e atitudes, reconhecer as diversidades e singularidades dos fenômenos sociais para além das suas formas institucionais e definições oficializadas por discursos legitimados por estruturas de poder (ROCHA e ECKERT, 2008, s.n.).

Essa primeira aproximação visa a aprendizagem através do convívio assíduo com o objeto, de modo a interpretar a sociedade estudada utilizando os modos de pensamento dessa sociedade. À medida que a presença do pesquisador se prolonga em seu local de estudo, sua compreensão sobre os significados dos discursos, dos gestos, das performances e das etiquetas próprias ao grupo, revelam as marcas e orientações simbólicas que traduzem seus sistemas de valores para pensar o mundo (ROCHA e ECKERT, 2008). Após ou concomitantemente a esse processo de observação, evidencia-se por vezes sua insuficiência na compreensão do sentido atribuído às práticas e ao contexto, o que conduz ao ouvir. Olhar e ouvir são atos cognitivos complementares na experiência em campo (OLIVEIRA, 2000). Nesse momento, a

pesquisa pauta-se pela observação participante, na qual ocorre a interação maior entre pesquisado e pesquisador, quando este assume um papel dentro da sociedade investigada.

O ato de escrever dá-se após a experiência do trabalho de campo, quando ocorre a sistematização e construção do conhecimento, num processo de textualização das informações.

O momento de escrever, marcado por uma interpretação *de e no* gabinete, faz com que aqueles dados sofram uma nova “refração”, uma vez que todo o processo de escrever, ou de *inscrever* as observações no discurso da disciplina, está contaminado pelo *being here* (...) pelo ambiente acadêmico. (OLIVEIRA, 2000, p. 27)

Entretanto, apesar da conclusão da investigação efetuar-se no território de origem do pesquisador, em seu retorno à comunidade científica, o registro *in loco* de situações vividas e descobertas é extremamente importante para o encadeamento e concretização do estudo. Segundo Geertz (1989), as fases apontadas – o observar, o registrar e analisar – não existem como operações autônomas, ou seja, o autor propõe que não há distinção clara entre as fases, sendo que elas interpõem-se e mesclam-se constantemente.

A cada trabalho de campo, o pesquisador registra dados, informações e anotações que resultam do convívio diário e da observação do universo social no qual está inserido e pretende investigar. Suas considerações são registradas no caderno de notas e, posteriormente, em um diário de campo, o qual servirá não apenas para registrar dados referentes ao objeto de estudo da pesquisa, mas ainda para documentar seus deslizes, incorreções, dúvidas conceituais, que por sua vez ajudarão a avaliar sua conduta em campo e a projetar suas futuras ações. O diário é o espaço onde a experiência direta e intransferível do pesquisador em campo é registrada, envolvendo os problemas de relação com o grupo pesquisado, as dificuldades de acesso a determinados temas ou assuntos nas entrevistas, e possíveis caminhos para solucionar os problemas enfrentados.

A experiência etnográfica seria caracterizada por duas fases, ou dois modos de compreensão: a compreensão por dentro, que se refere à prática do trabalho de campo e à imersão na estrutura social e cognitiva da comunidade analisada; e a compreensão por fora, quando se processa o distanciamento do objeto de pesquisa, que por sua vez conduz à possibilidade de compreensão das lógicas que regem os atores sociais. O pesquisador transita assim na condição de *insider* e *outsider* durante sua trajetória investigativa.

No que se refere ao presente estudo, a adoção de procedimentos metodológicos da pesquisa etnográfica é explicada em função da necessidade de conhecimento e compreensão

das relações simbólicas estabelecidas entre os habitantes de Jaguarão e Rio Branco, e os elementos que condicionam o limite e seu cruzamento, o rio Jaguarão e a Ponte Internacional Barão de Mauá, bem como os diversos outros limites que surgem a partir do limite político. Foram realizadas no total sete saídas de campo: no ano de 2009 nos meses de setembro e novembro; em 2010, nos meses de março/abril; junho, julho e novembro; e em 2011, em janeiro. As incursões a campo, com duração geralmente de uma semana, estão registradas em um diário dedicado à pesquisa, complementado por um acervo fotográfico atualizado a cada etapa do trabalho de campo, com equipamento próprio da pesquisadora, uma câmera Sony Cyber-Shot de 4.1 megapixels. O corpus final da análise resultou em 650 imagens.

A prática etnográfica foi antecedida pelo levantamento de dados e caracterização da formação da fronteira entre Brasil e Uruguai, e especificamente das cidades de Jaguarão e Rio Branco, sendo que a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental acompanharam várias etapas da investigação, sendo constantemente demandadas à medida em que se aprofundava a análise. As duas primeiras experiências em campo destinaram-se à familiarização da pesquisadora com os municípios de Jaguarão e Rio Branco, quando se buscou conhecer a estrutura urbana das mesmas, bem como os respectivos acervos de pesquisa: em Jaguarão, o Instituto Histórico e Geográfico, e em Rio Branco, a Biblioteca Municipal, dos quais se pôde proceder à caracterização do contexto histórico de formação dos municípios e da área de fronteira de modo geral. Ambos, no que se refere aos seus funcionários, foram muito solícitos e atenciosos durante as visitas aos seus acervos, que não se limitaram às primeiras incursões em campo, e constituíram-se por vezes como interlocutores, quando a pesquisa ultrapassava a esfera do papel dos livros e se detinha nas conversas travadas.

Já nesse momento foi possível conhecer como a atividade turística se estruturava nas duas cidades: em Jaguarão, sob o eixo patrimonial, em seu conjunto arquitetônico preservado, e de Rio Branco, no viés do turismo de compras dos *free-shops*. Esse, em muitas ocasiões, promovia a lotação dos hotéis em Jaguarão, pela deficiente infra-estrutura hoteleira na cidade uruguaia.

As demais experiências em campo voltaram-se ao contexto do rio Jaguarão e da Ponte Internacional Mauá, com a observação do aproveitamento desses espaços pela população nos dois lados da fronteira, tanto no que se refere às atividades de lazer, como no contexto econômico. Concomitantemente, se procedeu à coleta de dados sobre as manifestações culturais locais que versassem sobre o rio ou a ponte, de modo a interpretar as construções de sentido tecidas ao redor e a partir dos marcos limítrofes.

### 4.3.2 Pesquisa Bibliográfica e Pesquisa Documental

Inicialmente, como primeira etapa da realização da pesquisa, procedeu-se a uma breve caracterização do objeto de estudo e à construção do referencial teórico sobre Fronteira e Paisagem Cultural a partir de pesquisa bibliográfica e documental, de modo a levantar o conhecimento disponível na área, identificar e analisar as principais contribuições teóricas existentes sobre o tema em questão, e avaliar sua contribuição para auxiliar a compreender ou explicar o problema proposto para investigação (KÖCHE, 2009). A pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, geralmente constituído por livros e artigos científicos (GIL, 2008). No caso dessa investigação, a opção pela pesquisa bibliográfica justifica-se pela necessidade de um aprofundamento do conhecimento no que se refere à dimensão cultural das áreas de fronteira, bem como do processo de constituição da paisagem cultural como bem patrimonial, a fim de obter uma melhor compreensão de sua potencialidade para a atividade turística. Como principais teóricos que subsidiam essa investigação destacam-se, no que se refere à Paisagem Cultural, Ribeiro (2007); Berque (1998); Luchiari (2001); Castro (2002); Yágizi (2002). No que se refere à Fronteira, destacam-se Martin (1998); Castello (1995); Schäffer (1990); Dorfman (2009); Hartman (2004); Sánchez (2002); Souza (1995); Castrogiovanni (2009) e Castrogiovanni e Gastal (2006). Já especificamente sobre as cidades de Jaguarão e Rio Branco, bem como o rio Jaguarão e a Ponte Internacional Barão de Mauá, destacam-se Franco (1980); Miranda (2002); Martins (2001); Alejo (1992); Farias (2007) e Soares (2005).

Outro material de valiosa contribuição a este estudo foi uma coletânea de relatos de Jaguarão, a partir da perspectiva de viajantes e da própria população local, possibilitando compreender as relações entre os habitantes daquela cidade e de Rio Branco em uma perspectiva histórica mais ampla, que remonta o início do desenvolvimento do núcleo populacional de Jaguarão e se estende praticamente até o período atual. O livro, intitulado “Olhares sobre Jaguarão”, organizado por Eduardo Álvares de Souza Soares e Sérgio da Costa Franco (2010), nos apresenta detalhes muito particulares dessa relação, a partir de quem viveu *a* e conviveu *com a* formação dessa fronteira, constituindo-se em uma espécie de etnografia de terceira mão, ou interpretação de terceira mão, uma vez que, conforme nos aponta Geertz (1989), a própria interpretação do pesquisador se constitui em uma interpretação de segunda ordem, pois trata-se de uma interpretação (externa) da interpretação que a comunidade analisada faz de si e de suas manifestações culturais.

A pesquisa documental assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica, e inclusive segue os mesmos passos, diferenciando-se pela natureza das fontes utilizadas, pois a bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições teóricas sobre determinado assunto, enquanto a documental lida com materiais que ainda não receberam tratamento analítico prévio, como documentos oficiais, reportagens de jornal, cartas, fotografias, entre outras fontes. Neste trabalho, optou-se também pela pesquisa documental pela sua condição de complementaridade à pesquisa bibliográfica. Dos documentos utilizados nesse trabalho, destacam-se: o decreto lei 25, de 30 de novembro de 1937, que cria o IPHAN (então SPHAN); a portaria nº 127, de 30 de abril de 2009, que oficializa a Paisagem Cultural Brasileira como novo bem patrimonial; alguns documentos da UNESCO, como a Recomendação referente à Salvaguarda da Beleza e do Caráter das Paisagens e Locais (1962), a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural (1972), e relatório descritivo das Paisagens Culturais inscritas na Lista do Patrimônio Mundial (2009); bem como documentos patrimoniais do IPHAN, como a Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural, a Carta da Serra de Bodoquena, e a portaria nº 127, de 30 de abril de 2009, que oficializa a criação da categoria de bem patrimonial Paisagem Cultural Brasileira. Recorreu-se ainda ao uso de imagens fotográficas, tanto de autoria própria quanto de outras fontes documentais que contribuíssem para fornecer subsídios à pesquisa.

#### 4.4 SISTEMATIZAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Tendo em vista a análise proposta a partir da definição de Paisagem Cultural Brasileira, que articula elementos do patrimônio material e intangível, que compõem as categorias de bem patrimonial do IPHAN, e sua proximidade com o entendimento de Berque de paisagem-marca e paisagem-matriz, optou-se por utilizar este teórico no que se refere à análise dos dados, sistematizando-os em suas dimensões ou contextos materiais e simbólicos. Parte-se da caracterização geográfica do rio Jaguarão, procedendo-se ao resgate histórico de sua relação com a formação de Jaguarão e Rio Branco, bem como do contexto político de determinação dos limites entre Brasil e Uruguai, e do contexto simbólico do rio e sua apropriação pelo imaginário local. Do mesmo modo, procede-se à caracterização do contexto histórico da construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, ao contexto físico ou sua caracterização estrutural, bem como o contexto simbólico que ela articula a partir da análise de manifestações culturais locais das populações de Jaguarão e Rio Branco. O enfoque sobre as construções de sentido acerca da fronteira a partir da ótica dos habitantes locais de

Jaguarão e Rio Branco é justificado pela necessidade de compreensão da relação entre meio físico e ação humana que configura a definição de paisagem cultural, bem como pela importância da paisagem residir primordialmente aos seus partícipes, sendo posteriormente – e função disso – atrativa aos turistas (YÁZIGI, 1999).

## 5 PENSANDO O TRANSFRONTEIRIÇO

O recorte temporal proposto no âmbito da presente investigação traça uma breve historicização da região de fronteira Brasil/Uruguai, e especificamente as cidades de Jaguarão (Brasil) e Rio Branco (Uruguai), desde o século XVII, período das disputas e da delimitação territorial das possessões portuguesas e espanholas, até o momento atual. Optou-se por este recorte temporal em função do conceito de Paisagem Cultural envolver necessariamente o tempo e a trajetória histórica do espaço como variável fundamental de análise da configuração da paisagem (CORRÊA e ROSENDAHL, 1998).

A investigação centrou-se na cidade de Jaguarão, localizada no Estado do Rio Grande do Sul, e na cidade uruguaia com a qual faz limite, Rio Branco, no Departamento de Cerro Largo, em função do interesse na relação estabelecida entre a população e seu patrimônio em uma área simultânea de separação-contato, e em função da similiaridade dos processos de apropriação dessa porção espacial pelo Rio Grande do Sul e parte do Uruguai. Tendo como elemento estruturante da dinâmica da vivência fronteiriça a linha limítrofe política, optou-se pela análise da área abrangida pelo rio Jaguarão e pela Ponte Internacional Barão de Mauá sob a ótica da categoria de bem patrimonial Paisagem Cultural Brasileira. Segue o mapa dos núcleos urbanos das cidades analisadas (fig. 2).



**Fig. 2:** Imagem de satélite dos núcleos urbanos de Jaguarão e Rio Branco.  
**Fonte:** GOOGLE MAPS, 2011<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Disponível em <<http://maps.google.com.br/maps?hl=pt-BR&sll=-32.573724,-53.379478&sspn=0.049763,0.107803&ie=UTF8&ll=-32.573724,-53.379478&spn=0.049329,0.107803&t=k&z=13>> Acesso em 12 de maio de 2011.

## 5.1 JAGUARÃO, RIO GRANDE DO SUL – BRASIL

Jaguarão integra a rede de cidades marco que definiu a linha divisória das posses territoriais das coroas ibéricas nesta região (MARTINS, 2001). Atualmente, conta com uma população estimada de 27.931 habitantes, distribuídos em uma área de 2.054 km<sup>2</sup> (IBGE, 2010). Sua economia é baseada na pecuária, com predominância de rebanhos bovino e ovino, e agricultura, principalmente a cultura de arroz, além do setor de serviços. Possui uma grande importância rodoviária, sendo o menor caminho entre a capital do Estado, Porto Alegre, e a capital do Uruguai, Montevideu, igualmente a cerca de 380 km de cada cidade.

A história da ocupação da cidade de Jaguarão remonta a disputa de terras entre as Coroas Portuguesa e Espanhola, desde o interesse pelo Rio da Prata e a fundação da Colônia de Sacramento, porém vem a efetivar-se por ocasião do Tratado de Santo Ildefonso, firmado em 1777. Inicialmente, essa ocupação se deu por meio de sesmarias concedidas pela Coroa Portuguesa, já a partir de 1790, junto à costa do rio Jaguarão, da Lagoa Mirim e seus afluentes, sem maiores atenções às regras estabelecidas no Tratado de Santo Ildefonso. Neste mesmo período, como reação frente ao expansionismo português, as forças espanholas fundam quatro guardas, entre as quais uma na margem esquerda do rio Jaguarão, no que corresponderia aos subúrbios da atual cidade de Jaguarão (FRANCO, 1980).

A questão da delimitação dos poderes das Coroas acirrou-se por ocasião da Guerra de 1801, quando a Espanha, na figura do rei Carlos IV, declara guerra a Portugal, com a invasão de Alentejo. Nesse momento, mesmo findo o período da curta batalha – de março a junho do mesmo ano – sendo Espanha a vencedora do conflito, ocorrem uma série de enfrentamentos entre lusitanos e espanhóis nas áreas meridionais do território em disputa na América, resultando no traslado das forças espanholas para Cerro Largo, no Uruguai, e no estabelecimento dos portugueses na porção de terras próximas ao Rio Jaguarão, antes pertencentes aos inimigos. Com isso, os militares garantiam a localização estratégica para a instalação de sua guarda, através de uma via navegável para o porto de Rio Grande, e assim conseguindo obter mais facilmente mantimentos para os combatentes. Nesse sentido, a comunicação fluvial, diante da escassez de estradas, fora fator decisivo para a mudança do acampamento de Jaguarão-Chico, onde estavam aquarteladas as forças portuguesas, para um lugar mais próximo à barra do rio. Sobre este assunto versa uma correspondência enviada pelo Cel. Manoel Marques de Souza, em 1801:

Torno a participar a V. Sa. que toda esta tropa está sumamente mal assistida e beneficiada, por falta de meios. O que mais me aflige é todos os dias aumentar-se o número de doentes e não ter coisa alguma para os contentar. Para podermos ser mais socorridos, lembra expor a V. Sa., no caso que os espanhóis se diminuam, **irmos acampar na Barra do Jaguarão, aonde pode vir um iate trazer mantimentos, etc., e ali termos a Estância de El-Rei com bastante gado, e não fazer-se essa despesa**, além da boa comodidade para as cavalcadas. **O lugar em que estamos, além de ser longe, é muito áspero para o transporte de carretas, que são poucas**, enfim V. Sa. queira ter a bondade insinuar-me a este respeito. (MARQUES DE SOUZA apud FRANCO, 1980, p. 22, grifo nosso).

Se em período anterior a economia estava centrada na pecuária e nas estâncias, a partir da guarda militar estabeleceram-se as bases para o desenvolvimento da estrutura urbana residencial e comercial. Além das sesmarias já concedidas antes do acirramento das disputas territoriais, grande parte dos oficiais que tiveram participação nos combates de 1801 já eram ou viriam a ser concessionários de terras na região disputada (FRANCO, 1980), incrementando o povoamento e intensificando a exploração pecuária na região. Segundo Martins (2001), é neste período de estabelecimento da fronteira entre as possessões espanhola e portuguesa que se alicerçam as bases para o seu desenvolvimento e das áreas adjacentes: a questão militar, a criação de gado e o comércio, legal e ilegal. Ainda segundo o autor, a questão referente à posição geográfica de Jaguarão na linha de fronteira será um elemento influente em todas as etapas de desenvolvimento da cidade, tanto por sua distância dos centros urbanos, quanto por estar submetida às flutuações econômicas e políticas que se processavam na outra margem do rio Jaguarão.

Com a diminuição das hostilidades ocorre o desenvolvimento das atividades pastoris e comerciais pelos militares e outros comerciantes que ali se estabeleceram. Inicialmente, em função do perigo iminente representado pela linha de fronteira, a população que se estabeleceu na área próxima à fortificação era composta de pequenos comerciantes que abasteciam os soldados, oficiais e a população dispersa no meio rural, que também se aproveitavam da condição fronteira e do conseqüente trânsito dos viajantes que cruzavam a fronteira pelo rio Jaguarão. A fixação de povoado nesta área tornava-se uma preocupação para o Comando da Guarda de Fronteira que, temendo a proximidade da guarda espanhola, objetivava o estabelecimento do núcleo populacional longe das margens do rio. Entretanto, a presença da guarda portuguesa e a vizinhança com o território da Banda Oriental, que propiciava a intensa circulação de pessoas, constituíam-se em fatores estimulantes à formação do povoado, além da facilidade de comunicação com outras regiões através do rio. Em 1802, é erigida a primeira casa de residência para os comandantes na atual área central de Jaguarão, e, em 1811, são concedidos os primeiros terrenos urbanos na Guarda do Serrito. Já no ano

seguinte, em função do crescimento do núcleo, impulsionado pela movimentação militar, comércio e criação do gado, Jaguarão é elevado à categoria de Freguesia, através de Resolução Régia de 31 de janeiro de 1812, na qual o Bispo do Rio de Janeiro, D. José Caetano da Silva Coutinho, enfatiza a escolha do local de construção da Capela:

E havendo de dar o Assento da Igreja Parochial no lugar mais acomodado ás circunstancias, parece-me que deva ser a Capella denominada a Guarda da Lagoa, e não o oratório da Fazenda de Manoel Jerônimo, como dizem; a qual Capella, posto que não seja o ponto mais central do referido espaço, **hé contudo o mais acompanhado de moradores, o mais fértil, e mais bem disposto para o estabelecimento das Charqueadas, e próximo ao Rio Jaguarão para facilitar a exportação dos seus generos, e por tudo isto promete a mais rápida e florente população.** (COUTINHO apud FRANCO, 1980, p. 46, grifo nosso).

Já em 1815, na então Freguesia do Espírito Santo do Serrito de Jaguarão, estão estabelecidas duas praças que ainda figuram no centro histórico de Jaguarão. São elas: a Praça do Desembarque ou da Marinha, e também chamada de Praça do Comércio (possibilitado em parte pelo escoamento da produção por via fluvial), e a Praça Militar, atualmente denominada Dr. Alcides Marques. Ainda em 1815 é apresentado o primeiro plano urbanístico para a povoação da freguesia, sob autoria do sargento-mor do real Corpo de Engenheiros, João Vieira de Carvalho. Segundo Miranda (2002), as características do processo de ocupação dessa faixa de fronteira, baseada na pecuária extensiva, pouco exigente em mão-de-obra, acabaram por configurar os espaços fronteiriços como áreas de baixa densidade demográfica e propícia ao desenvolvimento comercial. Colaboraram para essa configuração demográfica o estabelecimento de políticas fundiárias que resultaram em latifúndios, além de doações de sesmarias a militares, como pagamento simbólico, tanto por espanhóis quanto por portugueses, em grandes extensões de terras. As cidades, por ficarem isoladas de centros maiores, e mesmo distantes entre si, vieram a originar a presença de equipamentos relativamente significativos quanto a serviços e comércio (SCHÄFFER 1990).

No caso de Jaguarão, as trocas comerciais oficiais e oficiosas remontam à fundação das guardas militares, diante da escassez de produtos disponibilizados. O local de arranchamento das tropas da Guarda do Serrito e da Lagoa passou, gradualmente, a ser lugar de trocas entre soldados e a incipiente população já instalada. O comércio, inicialmente, reunia criadores e lavradores de áreas próximas. As relações de troca estendiam-se além fronteiras quando, nos períodos de paz, fazia-se intercâmbio com a tropa espanhola da Guarda de Arredondo, instalada na outra margem do rio Jaguarão, no território que viria a dar origem

à cidade uruguaia de Rio Branco. Eram negociados tecidos, fumo, gado, charque, entre outros produtos (FRANCO, 1980).

A estrutura urbana de Jaguarão encontrou-se marcada em seus primórdios por sua função militar, que corresponde à causa fundacional dos principais municípios fronteiriços do Estado do Rio Grande do Sul (MIRANDA, 2002). Gerava-se ao redor das guardas militares uma pequena economia urbana, voltada para o comércio da população local. As vias públicas passam a se estabelecer em função dos requerimentos dos comerciantes, constituídos em grande parte pelos pecuaristas criadores de ovelha e gado. A partir das concessões de 1811, seguiram-se outros comerciantes e moradores que foram ocupando os caminhos que circundavam a Praça Militar ou Matriz, hoje Dr. Alcides Marques, e as chácaras adjacentes à área urbana, as quais proviam o abastecimento de gêneros alimentícios, dada a escassez dos mesmos na cidade. As primeiras ruas estabeleceram-se na margem do rio Jaguarão, em função do seu porto. Esse primeiro núcleo urbano, criado segundo o plano de urbanização de 1815, dividia-se em duas áreas muito próximas e integradas: a cidade baixa, na beira do rio, e a cidade alta, ao redor da então Praça Militar.

Na área do porto e nas margens do rio, assim como ocorreu em cidades como Porto Alegre e Rio Grande, desenvolvia-se o comércio, principalmente atacadista, além de atividades portuárias e alfandegárias. Note-se inclusive que o mercado público das três cidades está localizado próximo à área de desembarque dos navios que atracavam no porto. Já na cidade alta, instalaram-se as atividades administrativas, a igreja matriz e as residências das pessoas de maior poder aquisitivo. Muitas vezes, havia casas que também desenvolviam o comércio, na qual a edificação exercia dupla função. Esta área, no entorno da atual Praça Dr. Alcides Marques, concentra parte dos 800 imóveis que formam o patrimônio tombado de Jaguarão.

Ao plano urbanístico de 1815, seguiu-se o de 1872, que manteve em certo modo as características do primeiro, evidenciando a permanência da reticularidade e rigidez do traçado, de origem militar, na expansão urbana de Jaguarão. Essa característica militar manifesta-se, inclusive, em marcos referenciais urbanos, como a Rua das Trincheiras, atual rua Odilo Marques Gonçalves, que divide o território em duas áreas: a cidade velha e a cidade nova. Nesta, o traçado permaneceu fiel ao do restante da cidade, porém as ruas se tornaram mais largas e, com isso, foram implantadas árvores em canteiros no centro das vias públicas (MIRANDA, 2002). Até o início do século XX, todas as ampliações urbanas de Jaguarão seguiram o traçado elaborado ainda no período colonial, na incipiente povoação do início do

século XIX. A importância da presença militar na cidade fora marcante ao longo de sua trajetória.

O primeiro plano urbanístico de Jaguarão foi elaborado por militares; o primeiro administrador da povoação foi o próprio Comandante da Guarda, e, após a elevação do núcleo à categoria de Vila e Cidade, os militares sempre estiveram presentes entre os agentes construtores desta povoação, onde muitos misturaram sua milícia com a de políticos, criadores de gado e agricultores. (MARTINS, 2001, p. 104).

À época da elevação de Jaguarão à Vila, em 1832, o território administrativo compreendia os atuais municípios de Arroio Grande, Herval e Piratini. Predominava ainda a atividade pastoril como principal setor econômico, abastecendo as cidades de Rio Grande e Pelotas, que apareciam como os principais mercados consumidores. Neste mesmo período, irrompe a Revolução Farroupilha no território hoje do Rio Grande do Sul, causando um arrefecimento do funcionamento da dinâmica local, que se encontrava então sem força política e sem recursos para a implementação da vila. Após o fim do conflito, as estâncias e campos foram abandonados e as charqueadas arruinadas. Jaguarão reiniciava as atividades praticamente despovoada, com terrenos urbanos vazios, obras inacabadas e casebres fechados, em vista da fuga de muitas famílias. Enfrentava-se um período de recuperação lento, agravado pela falta de recursos para as construções urbanas e distribuição dos terrenos, após a paralisação das atividades administrativas por cerca de dez anos. Apesar das crises, do isolamento e das dificuldades em geral, a localização estratégica de Jaguarão garantiu a manutenção de seu comércio, que se viu impulsionado por ocasião das guerras no Prata, uma vez que era ponto de passagem obrigatória do Exército Imperial e de outras autoridades, e ocasionalmente de permanência de pessoas que trasladavam-se para a outra margem em função dos conflitos platinos.

Jaguarão terá seu período áureo de crescimento na metade do século XIX. A partir desse momento, a paz na fronteira, a movimentação crescente do comércio, a retomada dos negócios de criação de gado, se reflete na procura de terrenos e no crescimento das construções residenciais e comerciais. Tal prosperidade viria a ocasionar sua elevação à categoria de cidade em 1855, quando, inclusive, verifica-se a abertura de um hotel, justificado pelo crescimento do trânsito de viajantes em função da condição fronteiriça. No mesmo ano, Jaguarão mergulha em uma epidemia de cólera, que provocaria o abandono da cidade por dois terços de sua população, inclusive por ocupantes de cargos administrativos, levando a um novo período de estagnação no processo de desenvolvimento local. Durante o período da epidemia, não havia, inclusive, marinheiros para o serviço de travessia para o lado uruguaio.

As charqueadas locais foram proibidas de produzir e distribuir a carne e o matadouro da cidade ficou fechado por quase três meses quando, em janeiro de 1856, a diminuição de casos leva ao retorno dos moradores e das atividades da cidade (MARTINS, 2001).

Na década de 1860, Jaguarão depara-se com uma nova crise, advinda dos enfrentamentos bélicos do Brasil com o Uruguai, e posteriormente com o Paraguai. A cidade é invadida pelos *blancos*, facção do exército uruguaio, em janeiro de 1865. Apesar das forças uruguaias serem em número e recursos bélicos muito superiores aos existentes para a defesa de Jaguarão, e dos grandes prejuízos causados, a cidade, através de suas forças militares, conseguiu manter-se sem ser entregue ao inimigo. A partir deste episódio, Jaguarão passou a se auto-intitular como “cidade heróica”, título que se mantém até os dias de hoje, integrando os símbolos municipais como brasão e bandeira. No que se refere ao enfrentamento com o Paraguai, que se inicia um ano antes da invasão uruguaia, e se estende até 1870, uma das principais conseqüências para Jaguarão fora a convocação de grande parte de sua força produtiva, levando a outro período de estagnação econômica e social na cidade. Novo agravante desta situação foi a nova epidemia de cólera que se abateu sobre a cidade, porém de menor intensidade do que a primeira, que matou 200 pessoas.

A partir do final da década de 1860 e início da década de 1870, a cidade novamente se reestrutura. Em 1890, Jaguarão concentra uma população de cerca de 10 mil habitantes em todo o município. A pecuária despontava como principal atividade econômica, e o comércio, aproveitando-se da localização fronteiriça e das facilidades do porto do rio Jaguarão, tinha uma abrangência que se estendia até o município de Bagé, no Rio Grande do Sul, e às vilas de Melo e Trinta y Tres, no lado uruguaio. As instalações militares garantiam um contingente populacional importante para uma cidade de pequeno porte (MARTINS, 2001). No decorrer do século XX, essa região fronteiriça continua voltada ao setor primário de produção: pecuária extensiva e agricultura em grandes latifúndios, caracterizando-se por uma população rarefeita, com cidades de porte médio e uma extensa área rural. O comércio perde grande parte de sua importância, com a ligação ferroviária de Bagé ao porto de Rio Grande, o que leva conseqüentemente à perda de importância do porto jaguareense.

Em decorrência do tratado de limites entre Brasil e Uruguai, em 1909, e do Tratado da Dívida, em 1918, foi esboçado o desejo de se construir uma ponte internacional que unisse as duas cidades, separadas pelo rio Jaguarão. Entretanto, as obras somente foram iniciadas em 1927 e concluídas em 1930. Assim, no início do século XX, com a chegada da rede ferroviária e a construção da ponte internacional sobre o Jaguarão, novos vetores da vida social, política e econômica vêm alterar a fisionomia da cidade, ampliando a malha urbana e

consolidando a área no entorno da praça militar, onde se situa a Igreja Matriz. A zona portuária passou a sofrer alterações, em função da preferência por outros meios de transporte, como ferroviário e rodoviário.

Jaguarão apresenta um rico acervo arquitetônico preservado, composto, em sua maioria, por residências particulares, o que demonstra um esforço majoritariamente privado de preservação do conjunto arquitetônico. Este movimento de preocupação com a preservação do patrimônio cultural da cidade, em nível institucional, iniciou-se, segundo constam as pesquisas e documentos referentes ao tema, em 1983, com o Projeto Jaguar. Como uma de suas metas, propunha-se a realização de um inventário dos prédios representativos dos momentos de formação do município e de períodos representativos para a história local. Aproximadamente dez anos depois, em 1992, a partir do convênio nº 1/91/UFPel/PMJ estabelecido entre a Prefeitura Municipal de Jaguarão e a Universidade Federal de Pelotas, denominado Revitalização e Preservação Paisagístico-Cultural de Jaguarão, ocorre a criação do Projeto de Revitalização Integrada de Jaguarão – PRIJ.

Atualmente, Jaguarão figura como uma das 173 cidades brasileiras contempladas pelo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC Cidades Históricas, do Governo Federal, com diversos projetos de revitalização e refuncionalização do patrimônio arquitetônico e cultural, entre eles o Teatro Esperança, o antigo Fórum Municipal, hoje Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, e a Ponte Internacional Barão de Mauá, que a liga à cidade-gêmea uruguaia de Rio Branco. No dia três de maio de 2011, Jaguarão foi tombada como Conjunto Histórico e Paisagístico pelo IPHAN, e no mesmo ato, a Ponte Internacional Barão de Mauá foi tombada como Monumento Nacional, constituindo-se no primeiro bem binacional tombado pela instituição, pois a ponte já era considerada bem patrimonial pelo Governo Uruguaio desde a década de 1990 (anexo B).

## 5.2 RIO BRANCO, DEPARTAMENTO DE CERRO LARGO - URUGUAI

Da mesma forma como caso brasileiro ou português, a principal causa da criação de grande parte dos núcleos urbanos uruguaio na linha de fronteira deu-se em função do plano militar espanhol. Com a fundação da Colônia de Sacramento, em 1680, a Espanha obriga-se a resolver a questão do povoamento como instrumento para firmar sua soberania sobre esse espaço. Desde o início da dominação espanhola, houve concentração na fundação de povoados ao longo do perímetro do território da banda Oriental, permanecendo vazio o seu interior. Nesse contexto, entre 1853 e 1862, verifica-se a fundação de núcleos urbanos como

Santa Rosa del Cuareim (atual Bella Unión) e San Eugenio (hoje Artigas), Treinta y Tres e Villa Artigas (atual cidade de Rio Branco) (SCHÄFFER, 1990).

Rio Branco, desde seus primeiros tempos, como guarda militar, apresentou indefinições quanto à sua localização. Iniciou como posto militar, na margem esquerda do rio Jaguarão. Em seguida, por questões de disputas territoriais, a guarda desloca-se para onde, atualmente, localiza-se sua área antiga, junto à ponte. Posteriormente, em função das constantes cheias do referido rio, ocorre a busca por nova área para desenvolver as zonas residenciais, comerciais e de serviços, no ponto denominado *Cuchilla*, permanecendo nesta área adjacente à Ponte Internacional Mauá algumas residências e, hoje, o centro comercial estabelecido em função dos *free-shops*.

Quanto à sua data de fundação, permanecem dúvidas e pouca documentação. A data oficial de fundação da cidade, considerado o mais antigo aglomerado populacional da linha de fronteira Brasil/Uruguai, é de 1791, de acordo com Miranda (2002), porém segundo Alejo (1992), baseado em estudos de Mendonza, a fundação do povoado seria 10 de junho de 1772. A data marca a instalação pelo vice-rei espanhol do Rio da Prata, Nicolás Antonio de Arredondo, de uma guarda fortificada na margem norte, ou esquerda, do rio Jaguarão, próxima ao Cerrito do Echenique ou do Juncal, atualmente território brasileiro, dista 1.200 metros de onde se localiza hoje a área antiga ou zona comercial de Rio Branco (MIRANDA, 2002). Em 1853, o antigo povoado de Arredondo passa a denominar-se Villa Artigas, modificando novamente sua denominação em 1915, em uma homenagem ao diplomata brasileiro José Maria da Silva Paranhos, Barão de Rio Branco que, em 1909, intermediou a concessão do condomínio das águas limítrofes ao Uruguai. Rio Branco manteve seu nome mesmo após sua elevação à cidade, em 1952.

Retomando o ano de 1791, a Espanha passa a se preocupar com a situação do comércio ilegal e com a expansão do domínio português. Segundo Alejo (1992), apesar da Espanha já ter conhecimento da região que, em 1772, já contava com núcleo populacional em *La Coronilla*, na costa do rio Jaguarão, somente vinte anos depois houve uma maior preocupação com a ocupação definitiva das terras como modo de deter o expansionismo português. Tem início assim o processo de fundação das guardas militares. A guarda de Jaguarão, instalada por Joaquim Gudín, teve como denominações inicialmente *Fortín de la Laguna*, depois *Fortín Del Cerrito*, e, em homenagem ao vice-rei espanhol, *Arredondo*. Em 1801, o *Fortín de Arredondo* é trasladado para a outra margem do rio Jaguarão, em função dos ataques dos portugueses, quando passa a ser chamado *Guardia de Arredondo*.

Arredondo, apesar das constantes disputas travadas por sua condição fronteiriça, contava, em 1824, com 1.106 habitantes na zona denominada Cuarto Partido, que a incluía (ALEJO, 1992). Com a independência da República Oriental do Uruguai, em 1828, Arredondo passa a ganhar maior importância estratégica, por sua localização junto ao rio Jaguarão, que ligava o país à Lagoa Mirim, São Gonçalo, Lagoa dos Patos e assim ao porto de São Pedro do Rio Grande, por onde eram exportados, pelo Oceano Atlântico, charque, couros, banha e cerda produzida naquela região do país e enviada ao Brasil, Cuba e Europa. Estima-se que em Arredondo, na época do então surgimento da República Oriental do Uruguai, chegaram a existir mais de vinte charqueadas ou *saladeros*, além de fábricas de sabão e sebo, como ocorria concomitantemente em algumas partes do Rio Grande do Sul. Tais atividades econômicas passariam a ser regulamentadas pela Sub-Receptoría de Aduanas, estabelecida por um decreto-lei, em dezembro de 1831, durante o governo de Fructuoso Rivera.

Com a eclosão da Guerra Grande no Uruguai (1838 a 1851), uma das conseqüências econômicas que resultaram do conflito fora a diminuição da produção e exportação dos saladeiros platinos, fato que refletiu no Rio Grande do Sul positivamente, com o contrabando do gado da banda oriental. Findo o período da batalha, passam a ser implementados os Tratados de Limites com o Brasil, que determinava o domínio brasileiro sobre o uso das águas do rio Jaguarão e da Lagoa Mirim. Esse fato viria a ser alterado em 1909, com a assinatura de um novo Tratado de Limites entre os dois países, estabelecendo o condomínio das águas do rio Jaguarão e Lagoa Mirim, sendo permitido aos dois países seu tráfego.

Em 1852, ocorre a visita do então Presidente da Nação Uruguiaia, Juan Francisco Giro, recebido com um baile, contando com a presença de famílias de Rio Branco e de Jaguarão, e algumas autoridades brasileiras (ALEJO, 1992). Em 1853, o povoado de Arredondo passa a chamar-se Villa de Artigas. Nesse mesmo ano, ainda são estipulados os terrenos para uso de seus habitantes. Em 1856, se instala na Vila de Artigas o Banco Mauá, propriedade do brasileiro Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, que viria a financiar as campanhas do Uruguai. A dívida contraída geraria o tratado que estabelece a construção da Ponte Internacional Mauá com recursos uruguaios. Nesse período, os habitantes e *quitanderas* deslocavam-se da Cuchilla em direção à vila às margens do rio, levando frutas e produtos em malas de couro e cestas de vime, a fim de vender ou trocar por produtos brasileiros (açúcar, farinha, erva, rapadura, doces, tabaco em rama, cachaça, entre outros), cruzando o rio em botes (ALEJO, 1992).

Doze anos depois, em 1865, iniciam-se as atividades administrativas municipais, com a *Comisión Auxiliar de Villa de Artigas*, já implantado o traçado reticulado das ruas,

obedecendo a uma malha quadrangular. Em 1890, na *Comisión Auxiliar de Villa de Artigas*, é solicitada autorização municipal para a construção de uma ponte de madeira sobre o rio Jaguarão, por iniciativa de Nicasio Carrasco, fato que acabou não se concretizando. Nesse mesmo período, uma grande transformação se processa nas relações sócio-econômicas do país, com a introdução dos frigoríficos e utilização da técnica do frio artificial para a conservação das carnes frescas, ocasionando uma mudança tecnológica no processamento da carne.

Em 1877, é criada a Aduana de forma permanente na vila. A grande crise econômica vivida pelos uruguaios em 1890, após o período militar, traz à tona uma população flutuante e marginalizada. A população de origem rural, vendo-se sem campos e sem possibilidade de emprego em função da baixa industrialização das cidades uruguaias no período, acaba em boa parte migrando para terras brasileiras. Neste contexto geográfico, político, social e econômico, Artigas enfrenta problemas sérios para manter seus habitantes, fato que acaba agravado pelas cheias do rio Jaguarão, quando, em 1888, uma grande inundação invade a cidade. Segundo Alejo (1992), em 1898, Jaguarão possuía um núcleo de população oriental de 1.800 pessoas. A partir de 1911, as obras públicas sofrem um impulso, melhorando as condições de Rio Branco. Entre tais ações destaca-se a construção de estradas que garantiriam a Rio Branco seu desenvolvimento, em função de sua ligação com o território uruaio e por ser o ponto de contato mais direto com o Brasil, por intermédio de Jaguarão.

Apesar da escassez de dados referentes à cidade uruguaia, de acordo com informações da Secretaria de Cultura, Rio Branco conta com uma população de aproximadamente 20 mil habitantes. Na década de 1970, Rio Branco teve um crescimento considerável em função do encarecimento do custo de vida e da falta de emprego em outros lugares do país (GALLERO, 1997). Seu crescimento recente está fortemente vinculado à dinâmica e vantagens oferecidas pela economia de fronteira, fato que transformou alguns lugares de fronteira em uma alternativa para pessoas com baixos recursos, principalmente aposentados. Em 2003, iniciou-se o processo de instalação de *free-shops* na cidade, revigorando a economia local e estimulando o fluxo de brasileiros em busca de produtos importados com preços mais baixos que os encontrados em território brasileiro, tornando-se mais competitivos diante do comércio nacional. A isenção de impostos sobre os produtos uruguaios inclusive acabou por configurar essa faixa fronteira Brasil/Uruguai, manifestando-se ainda em outras cidades como Rivera e Chuy, que contam com esta vocação comercial em níveis ainda maiores que Rio Branco. Diante da falta de opções de hospedagem na cidade uruguaia, fruto de sua ainda deficiente

infra-estrutura receptiva, grande parte dos consumidores opta por hospedar-se em hotéis de Jaguarão, o que inclusive vem fortalecendo o incremento da rede hoteleira nesta cidade.

Devido, em grande parte, às constantes enchentes que ocorriam na cidade, com o avanço do rio Jaguarão (1888, 1925, 1959, 1972, 1984), Rio Branco apresenta poucos imóveis ou vestígios materiais do período de formação da cidade, tendo, entretanto, como Monumento Histórico Nacional do Uruguai a Ponte Internacional Mauá, “*primer puente que materializo cual abrazo fraterno, el espíritu de integración uruguayo-brasileño*” (ALEJO, 1992, s. p.).

## 6 A FLUIDEZ DO(S) LIMITE(S) NA FLUIDEZ DAS ÁGUAS: O RIO JAGUARÃO

Jaguarão e Rio Branco, desde as primeiras iniciativas de ocupação dessa porção territorial que hoje compreende os dois municípios fronteiriços, tiveram no rio Jaguarão, e sua ligação fluvial estratégica com a Lagoa Mirim, e dali com a Lagoa dos Patos e com o Oceano Atlântico, pelo canal de Rio Grande, um dos mais importantes elementos, tanto em termos de limites políticos, como de fixação de núcleos populacionais. Conforme já explicitado na metodologia, propõe-se a caracterização do rio Jaguarão a partir de seu contexto ou dimensão material e simbólica, adotando-se a definição de Berque de paisagem-marca e paisagem-matriz. Parte-se da caracterização geográfica e ecológica do rio, abordando ainda a importância histórica e econômica do rio para o desenvolvimento das cidades de Jaguarão e Rio Branco, chegando a sua dimensão simbólica na estruturação da vivência da condição fronteiriça pelos habitantes das duas cidades.

### 6.1 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO GEOGRÁFICO

O rio Jaguarão nasce na Serra de Santa Tecla, na coxilha das Tunas ou do Arbolito (município de Hulha Negra) (FARIAS, 2007), a sudoeste do Rio Grande do Sul. Está inserido na Região Hidrográfica Litorânea, uma das três regiões hidrográficas do Estado do Rio Grande do Sul, e compõe uma de suas bacias hidrográficas, com 8.188 km<sup>2</sup>. Juntamente com a Lagoa Mirim, o rio Jaguarão compõe a linha limítrofe entre Brasil e Uruguai nessa porção espacial. A Lagoa Mirim constitui-se em um corpo d'água transfronteiriço, com uma área de aproximadamente 3.749 km<sup>2</sup>, extensão de 185 quilômetros e largura média de 20 quilômetros, no qual prevalece o regime de águas compartilhadas (Tratado de Limites de 1909 e Tratado da Lagoa Mirim de 1977). A bacia hidrográfica Mirim – São Gonçalo possui uma superfície de aproximadamente 62.250 km<sup>2</sup>, dos quais 29.250 km<sup>2</sup> (47%) em território brasileiro, e 33.000 km<sup>2</sup> (53%) em território uruguaio.

A bacia do rio Jaguarão distribui-se pelas províncias geomorfológicas Planície Costeira e Escudo Uruguaio-Sul-Rio-Grandense e abrange uma população de 45.415 habitantes, distribuídos em nove cidades gaúchas: Aceguá, Arroio Grande, Bagé, Candiota, Herval, Hulha Negra, Pedras Altas, Pinheiro Machado e Jaguarão, sendo este município o que maior área possui inserida nesta bacia, com 1.263,81 km<sup>2</sup> (60,81%) (FEPAM, 2010), além do município de Rio Branco, no Uruguai (INSTITUTO MERIDIONALIS DE ESTUDOS DA FLORA, 2010).

Essa bacia hidrográfica possui como principal afluente o curso fluvial de mesmo nome, o rio Jaguarão, que apresenta uma extensão de 208 quilômetros (fig. 3). O rio é navegável até a cidade de mesmo nome, alcançando uma extensão de 33 quilômetros. Compõem os afluentes do rio Jaguarão em território uruguaio: *arroyo de las Cañas*, *arroyo de Sarandi*, *Cañada de las Barrancas*, *Cañada de las Cachimbas*, *Cañada de Pajas*, *Cañada de la Cascada*, *Cañada Talavera*, *Cañada de los Ceibos*, *Sajón de Mendes*; e em território brasileiro: arroio Salsinho, arroio Candiota, arroio Candioteinha, arroio da Mina ou da Divisa, arroio Jaguarão Chico ou Guabiju, arroio Butiá, arroio do Bote, arroio Sarandzinho, arroio Camboatá, arroio Barreiros, arroio Carioca, arroio do Meio, arroio do Telho, arroio dos Lagões, e arroio do Quartel-Mestre (FARIAS, 2007). O rio Jaguarão apresenta ainda em seu curso, aproximadamente 12 quilômetros acima da cidade, uma queda d'água conhecida por Cachoeira do Jaguarão, que impede a navegação, sendo uma margem pertencente ao Uruguai, e outra pertencente ao Brasil, conforme o limite político estabelecido pelo rio.



**Fig. 3:** Localização do rio Jaguarão no Rio Grande do Sul.

**Fonte:** INSTITUTO MERIDIONALIS DE ESTUDOS DA FLORA, 2010.

De acordo com Farias (2007), vários problemas afetam o rio Jaguarão, como a distribuição de suas matas ciliares, a poluição dos agrotóxicos usados nas lavouras orizícolas, a destruição das áreas alagadas (banhados), a pesca indiscriminada, a irrigação, a mineração e

o despejo de esgotos, entre outros. Dentro deste contexto, a questão da preservação torna-se complexa, pois os fatores que afetam a bacia do rio Jaguarão tanto positiva quanto negativamente, são de responsabilidade compartilhada entre dois países diferentes, Brasil e Uruguai, e demandam ações que ultrapassam o limite político.

Seguem algumas imagens do rio Jaguarão (fig. 4, 5, 6 e 7), visto das margens brasileira e uruguaia, assim como a partir da ponte. Nas primeiras imagens, pode-se ter uma dimensão da amplitude do leito do rio, que parece inibir ou dificultar seu cruzamento. Entretanto, dentro de uma perspectiva mais longa, que a ponte possibilita como suporte às imagens, pode-se ver ao longe que o Jaguarão ou *Yaguarón* se configura em curvas, em trechos que ora se alargam, ora se estreitam, aproximando e afastando suas margens.



**Fig. 4:** Rio Jaguarão visto da margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 5:** Rio Yaguarón visto da margem uruguaia.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 6:** Rio Jaguarão visto da Ponte Mauá.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 7:** Rio Jaguarão visto da Ponte Mauá.  
**Fonte:** A autora, 2010.

## 6.2 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO HISTÓRICO

De interesse inicial espanhol e posteriormente português, o rio Jaguarão possibilitou o desenvolvimento de um núcleo populacional fronteiriço, tendo por base a ligação fluvial estratégica dessa área com o Oceano Atlântico, diante das condições de isolamento rodoviário e ferroviário dessa área e da escassez de vias de comunicação com os centros produtivos e políticos, ou mesmo em articulação com o rio da Prata. No Sul do Brasil, o litoral formado por uma costa lisa e baixa, com um único porto, o de Rio Grande, a propiciar adequado ancoradouro e escoadouro da produção econômica sul-riograndense, levou a articulação comercial transfronteiriça a se dar no fluxo do complexo de lagoas e rios, entre eles o Jaguarão, que servissem de corredores fluviais para o porto de Rio Grande (MARTINS, 2001). Considere-se, ainda, que a região hoje composta por Argentina, Uruguai e Paraguai, articulava-se via rio da Prata, alimentando o interesse geopolítico luso e espanhol em garantir seu domínio em suas áreas adjacentes.

Em 1801, quando da instalação e disputa do território entre forças militares espanholas e portuguesas, o objetivo da guarda militar portuguesa era transladar seu acampamento, localizado inicialmente no Jaguarão-Chico, para um local mais próximo à barra do rio Jaguarão, de modo a garantir uma via navegável para o porto de Rio Grande, “aonde pode vir um iate trazer mantimentos”, e por “ali termos a Estância de El-Rei com bastante gado”, uma vez que o lugar em que estavam acampados “além de ser longe, é muito áspero para o transporte de carretas, que são poucas”, conforme carta do Cel. Manoel Marques de Souza (apud FRANCO, 1980, p. 22). A partir da ofensiva portuguesa houve o traslado das forças espanholas para a outra margem do rio Jaguarão, e o decorrente estabelecimento das bases dos povoados da Guarda de Arredondo e da Guarda do Serrito e da Lagoa, origem das atuais cidades de Rio Branco e Jaguarão. Quando da elevação do povoado português à categoria de freguesia, através da Resolução Régia de 31 de janeiro de 1812, a importância do rio é destacada para o estabelecimento da igreja no incipiente núcleo populacional, que, mesmo não sendo o ponto mais central, “he contudo o mais acompanhado de moradores, o mais fértil, e mais bem disposto para o estabelecimento das Charqueadas, e próximo ao Rio Jaguarão para facilitar a exportação de seus gêneros” (COUTINHO apud FRANCO, 1980, p. 46).

Não apenas Jaguarão, mas também Rio Branco, se beneficiava da posição propiciada pelo rio Jaguarão. A cidade dependeu, de modo geral, em seus primórdios, do comércio legal e ilegal facilitado por sua condição fronteiriça. Com a independência da República Oriental do Uruguai, em 18 de julho de 1830, Arredondo ganha maior importância estratégica, devido

à sua localização para a exportação do charque, couros e banha (ALEJO, 1992). A relevância do povoado no contexto nacional uruguaio irá se acentuar, anos depois, quando ali se estabelecer o primeiro cruzamento fluvial fronteiro da fronteira uruguaia em 1930, materializado na Ponte Internacional Mauá, que passará a representar não apenas a ligação entre Rio Branco e Jaguarão, mas ainda, e principalmente, do território uruguaio ao brasileiro (MARTINS, 2001).

Pelas características do relevo e das condições naturais, bem como pelas políticas de ocupação do território, baseadas na distribuição de sesmarias – com objetivo de povoamento e garantia das terras –, a principal atividade comercial praticada na fronteira era a pecuária, o que incluía as estâncias de criação de gado e as charqueadas. A maioria das sesmarias foi concedida na parte sul do espaço rio-grandense, com terras planas e grandes pastagens, propícias para a criação de gado e onde, além disso, se concentrava o gado das Vacarias das Missões. Outro fator que influenciou a distribuição das sesmarias fora a facilidade de comunicação que os rios apresentavam, o que levou à concentração nas terras próximas aos rios Jacuí, Piratini, Arroio Grande, Jaguarão, São Gonçalo e Camaquã (MARTINS, 2001).

É importante lembrar, ainda, que as charqueadas dependiam, essencialmente, do sal, indispensável ao preparo do charque e do couro, e que era importado, demandando um porto em conexão com o mar. As mesmas vias que escoavam a produção para os mercados no país e no exterior traziam o insumo. O gado, por sua vez, tinha condições de ser transportado por via terrestre, constituindo-se em moeda corrente da economia informal fronteira, como será tratado adiante.

Apesar desse potencial encontrado nas áreas próximas a Jaguarão, para a instalação da indústria saladeiril – abundância de gado e comunicação hidroviária com o Oceano Atlântico – tal atividade sofria devido aos constantes problemas de assoreamento das vias de comunicação fluviais e lacustres, fator que dificultava o escoamento da produção, levando à diminuição gradual do número de charqueadas no local. As obras de dragagem e sinalização viriam a ser realizadas durante o período em que o jaguareense Carlos Barbosa ocupou a Presidência do Estado, entre 1908/1913, desobstruindo do sangradouro – percurso de aproximadamente dez milhas entre a Ponta do Salso e a boca do Canal São Gonçalo – e possibilitando o maior fluxo de iates e de vapores de passageiros e de carga com as cidades de Santa Vitória do Palmar, Pelotas e Rio Grande (SOARES, 2005).

Os problemas enfrentados pelas embarcações no rio Jaguarão e Lagoa Mirim são históricos e narrados em alguns relatos antigos. Carl Seidler, quando realizou passagem pela então freguesia do Serrito, por ocasião da campanha Cisplatina, destacou que “é de difícil

navegação, especialmente na boca do Jaguarão, quase obstruída de bancos de areia e de pedras” e que não apenas estas representariam risco ao navegante, pois “às vezes caem ventos de rajadas, repentinos e extremamente violentos, que põem o barco em risco de soçobrar se não lhe recolhem as velas” (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 19). Tais riscos exigiam habilidades extras dos marinheiros para navegar por essas águas, pois deviam pressentir os tufões de vento com antecedência, a partir da característica das nuvens. Seidler ainda apresenta em seu relato os cruzamentos constantes pelo rio Jaguarão, em busca, no lado de lá, de artigos não encontrados na margem brasileira, o que incluía o pasto para os animais:

[...] nem mesmo o pasto necessário aos nossos cavalos podíamos conseguir a bom dinheiro, pelo que nos víamos obrigados a passar o rio em pequenas canoas para ceifar o pasto na Cisplatina, com perigo de vida. E aí, no meio do pasto, vivia imensidade de caça, notadamente víamos muitas das galinhas coroadas. Mas não nos podíamos atrever a fazer caçadas porque a todo momento apareciam à margem destacamentos do exército de Buenos Aires. Não era só de pasto mas também de lenha a nossa penúria e também tínhamos que buscá-la na Cisplatina. Cada semana era escalado um oficial com 40 ou 50 soldados, que tinham que subir embarcados o rio até um ponto onde se julgassem livres de surpresa inimiga e aí cortar a lenha necessária [...]. (SEIDLER in SOARES e FRANCO, 2010, p. 25).

Outro problema recorrente eram as enchentes. Conforme relato Silveira de Lima (in SOARES e FRANCO, 2010), em dias de temporal, o rio invadia o descampado e as cidades, principalmente Rio Branco, por uns cinquenta metros, triplicando de largura. O problema das enchentes constantes levou ao deslocamento do centro comercial de Rio Branco para área mais alta e mais distante da margem do rio. Se, conforme indica o jornalista uruguaio Miguel Carbajal, o rio Jaguarão marcha até sua desembocadura na Lagoa Mirim “margeado por empinados paredões até dez quilômetros da fronteira uruguaia [...] por diversas razões perde muito cedo sua condição de (micro) canyon do Colorado”, pois “quando chega aos pilares da Mauá, mostra elevações pelo lado de Jaguarão e planícies pelo de Rio Branco” (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 148).

Mesmo não alcançando a importância de núcleos charqueadores como Pelotas, a produção do charque, enquanto esteve nas áreas próximas à Jaguarão e Rio Branco, possibilitou em grande parte o desenvolvimento daquelas povoações, ao longo do século XIX. O charqueador residente em Pelotas, e um dos responsáveis pela introdução da navegação a vapor no Rio Grande do Sul, Antônio José Gonçalves Chaves, fazia referência em 1823 sobre a importância do rio dentro do contexto comercial: “o comércio, para que seu porto no Jaguarão, cinco léguas acima de sua foz, é mui próprio, faz a principal base de sua riqueza” (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 18). Em alguns períodos do século XIX, estima-se que

chegou a funcionar quase uma dezena de estabelecimentos saladeiris no local, entre eles a Charqueada União e a Charqueada de Zeferino Lopes de Moura (MARTINS, 2001). Em Arredondo, no mesmo período, estima-se que haveria mais de vinte charqueadas ou *saladeros*, além de fábricas de sabão e sebo, como ocorria em concomitância ao charque em algumas partes do Rio Grande do Sul (MIRANDA, 2002).

A presença de um porto no Jaguarão que qualificasse a área de maior movimento na cidade, com benefícios para o comércio local foi decorrência natural. Carl Eduard Siber, capitão de infantaria do Exército Brasileiro na guerra contra Oribe e Rosas, relata sobre sua passagem por Jaguarão, em 1851, que a cidade era o “o empório da fronteira”, característica compartilhada pelo povoado na outra margem do rio, que “na sua única e extensa rua, conta com uma série de vendas de toda a qualidade” (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 28). No mesmo depoimento, registra que os habitantes dos campos procuravam ambas as povoações para vender o couro das reses abatidas e comprar o que fosse necessário. Aponta, ainda, estar a cidade movimentada pelo afluxo de numerosas famílias de castelhanos refugiados. O comércio é tema também de parte da descrição de Mulhall (in SOARES e FRANCO, 2010), que afirma que durante o mesmo conflito, as duas localidades tiveram um grande progresso com o comércio através da fronteira, principalmente de couro e de gado, pois os blancos e colorados, alternadamente, tinham o costume de confiscar gado bovino e eqüino de seus adversários.

Em 1873, a Assembléia Provincial aprovara uma autorização para que a Câmara de Jaguarão contraísse um empréstimo para a construção de um cais no porto da cidade, bem como para a construção de uma ponte sobre o arroio do Telho e para o calçamento de ruas. Dois anos depois foi colocada a pedra fundamental do cais, em frente ao porto da cidade, entre as ruas Júlio de Castilhos e Quinze de Novembro, sendo seu construtor responsável Carlos Joaquim Pires. Devido ao bom tempo e à redução do nível das águas do rio nos primeiros meses da obra, cerca de um ano depois, em abril de 1876, foi inaugurado o cais do porto de Jaguarão. De acordo com Piúma (in SOARES e FRANCO, 2010), outros dois cais foram construídos, um em 1883, situado entre as ruas Vinte e Sete de Janeiro e Marechal Deodoro, e o segundo em 1906, construído pela então Intendência Municipal. Em 1943, o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, construiu outro cais entre as ruas Quinze de Novembro e Vinte e Sete de Janeiro e, dez anos depois, o armazém para depósito de mercadorias.

Durante o dia, o transporte de carga entre o porto e as casas comerciais era feito por carroças puxadas por burros ou cavalos. Jaguarão tornara-se um centro abastecedor,

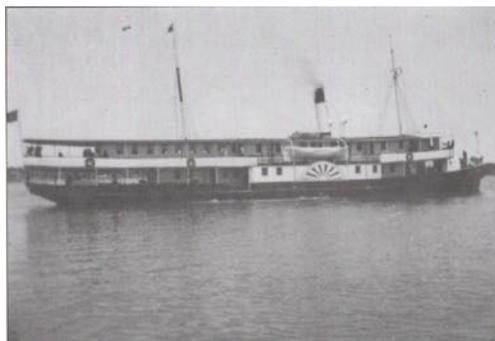
recebendo mercadorias de diversos pontos do país e mesmo do Uruguai, e as encaminhava para outros centros distribuidores ou consumidores. Os produtos, vindos dos arredores, eram acondicionados e armazenados no interior das carretas, até seu embarque nos iates para transporte fluvial e lacustre. Tal movimento comercial viria a consolidar a praça das carretas, um grande logradouro no final da atual Rua Vinte e Sete de Janeiro (PIÚMA in SOARES e FRANCO, 2010).

No que se refere à navegação, de acordo com o relatório realizado pela Intendência Municipal de Jaguarão (1912), navios de regular calado chegavam facilmente ao porto de Jaguarão, que na época apresentava cerca de 400 metros de extensão. O viajante irlandês Michael Mulhall aponta que os vapores eram pequenos e sem conforto, e as águas quase sempre baixas, provocando o encalhe dos barcos, e que sua liberação dos bancos de areia podia durar vários dias (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 39).

Os iates eram destinados ao escoamento da produção municipal, e os vapores à carga e transporte de passageiros<sup>7</sup>. No percurso Rio Grande – Jaguarão foram realizadas, em 1863, 50 viagens, com um total de 992 passageiros (COPSTEIN e XAVIER, 1993). Já em 1901, linhas regulares de navegação fluvial e lacustre eram anunciadas em jornais. Uma delas era realizada pelo vapor Juncal, que fazia a linha entre Rio Grande e Jaguarão, com escala em Pelotas. A outra era feita pelo vapor Mirim, com destino a Santa Vitória, com escalas nos portos de Pelotas e de Jaguarão. Os vapores eram construídos com segurança para transpor baixios, especialmente durante os períodos de secas, bem como independiam da força dos ventos, sendo maiores e mais rápidos, com capacidade para transportar um número maior de cargas e passageiros. Os horários coincidiam com os das diligências, que faziam o transporte entre Rio Branco e Nico Perez (em território uruguaio), de onde os passageiros com destino a Montevideú seguiam pela estrada de ferro (SANTOS, 2007).

---

<sup>7</sup> O emprego de máquina a vapor no Rio Grande do Sul começou com a iniciativa de um grupo de charqueadores de Pelotas, integrado por Domingos José de Almeida, Antônio José Gonçalves Chaves, José Vieira Viana e Bernardino José Marques Canarin. Constituíram uma sociedade e importaram uma máquina a vapor, construída por James Alave, dono de uma fábrica norte-americana. O barco, denominado Liberal, foi construído às margens do São Gonçalo e lançado à água em setembro de 1832, realizando sua viagem inaugural com percurso entre as cidades de Pelotas a Rio Grande, passando por São José do Norte. Cerca de trinta anos após o primeiro barco a vapor singrar as águas rio-grandenses, em 1863, entre Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Jaguarão, trafegavam nove vapores, fazendo o percurso da Laguna dos Patos e Lagoa Mirim.



**Fig. 8:** Um dos vapores que fazia a navegação entre Jaguarão, Santa Vitória do Palmar, Rio Grande e Pelotas.

**Fonte:** SOARES, 2005, p. 87.

Entre tais embarcações funcionava o Juncal, objeto de breve descrição do cônego belga Thomas Aquinas Schoenaers (in SOARES e FRANCO, 2010), quando de sua chegada a Jaguarão em 1901. Em função da pouca profundidade em que se encontrava o rio na área do cais, a referida embarcação atracou a certa distância do mesmo. Atracada, fazia soar um apito, sinal para a vinda de uma pequena barca a vapor – chamada Periquito – utilizada como embarcação auxiliar para o desembarque de passageiros, indo do cais até a curva do rio, onde o vapor permanecia ancorado. Schoeners menciona vapores Juncal; Mirim; São Lourenço, destinado às viagens a Santa Vitória do Palmar; e Periquito, que servia de apoio aos demais, como integrantes da frota que atendia o local. Os dois primeiros barcos faziam a linha Jaguarão-Rio Grande, três vezes por semana cada um. Eram bem equipados e transportavam passageiros em primeira e segunda classes, havendo ainda um grande número de veleiros, sendo o maior entre estes o iate Competidor. Os vapores Juncal e Mirim realizavam também o transporte da correspondência vinda de Rio Grande, sendo que a correspondência de Pelotas era transportada até Jaguarão por diligência.

Sobre a importância do Jaguarão, o cônego belga afirma ser este a “verdadeira veia que irriga a vida da cidade, que está situada quase ao fim”, sendo “extraordinariamente vivo e, sob o ponto de vista comercial, muito relevante”, uma vez que, para chegar a Jaguarão, os produtos europeus não podiam tomar outra via a não ser o rio, como também frutas, e madeira que vinha do norte do país, e, em troca “carregam aqui carne seca, cavalos, burros, bois e vacas”, pois “além dos negócios da pecuária, não há indústria em Jaguarão” (SCHOENAERS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 76). O rio ainda servia como fonte de abastecimento de água, consolidando a figura dos aguateiros. Estes dirigiam-se ao porto para abastecer suas pipas d’água, um barril sobre duas rodas e puxado por dois cavalos ou burros, sendo muito grande a quantidade de aguateiros que trafegavam pelas ruas da cidade. Estes proviam água à população jaguarenses cujas casas careciam de algibes.

Apesar das facilidades da aplicação do vapor às embarcações, e da substituição de vários tipos de embarcações até então empregados, o uso de iates se prolongou por um longo período. Sua resistência deveu-se principalmente à adaptação a condições peculiares que as grandes lagoas propiciavam. A importância dos iates na vida regional rio-grandense adveio da expansão das charqueadas. Gradativamente, outras fontes de produção passaram a ser escoadas pelo mesmo meio de transporte, movido por força eólica. Estima-se que desde 1810 as águas lagunares de Porto Alegre a Jaguarão eram percorridas por iates, conduzindo a produção local e regional, com parada no porto de Rio Grande. O sustento da navegação praticada pelos iates se fazia a custo do transporte de produtos agropecuários, pois tais embarcações se adaptavam mais facilmente às condições locais de navegação no interior. Enquanto a produção agrícola das áreas de pequenas propriedades compunham a carga dos iates de produtos coloniais, as áreas de criação, como Camaquã, Santa Vitória do Palmar e Jaguarão, eram responsáveis pelos produtos derivados da pecuária. Jaguarão escoava charque, graxa e couros (COPSTEIN e XAVIER, 1993).

A partir de 1930, o uso de tais embarcações passou a ser gradualmente abandonado, em detrimento do escoamento da produção por rodovias e ferrovias. Porém, segundo o relato de Pedro Bartholomeu Ribeiro (in SOARES e FRANCO, 2010), o movimento do porto chegou a alcançar a base de vinte vapores (ou poderíamos especular se seriam iates, uma vez que se tratava de transporte de carga e não de passageiros) por semana, além dos vapores Juncal e Rio Grande. Cada vez que a embarcação soava o apito, a população reunia-se no porto às margens do rio para recepcionar os passageiros, saber as notícias da capital e buscar suas mercadorias, que eram transportadas até os estabelecimentos comerciais pelas carretas, que também se abasteciam dos gêneros que chegavam com os barcos e eram transportadas para as cidades vizinhas, podendo atingir até a fronteira de Santana do Livramento. Viam-se ainda no porto de Jaguarão iates que faziam o transporte de pedras usadas no calçamento das ruas da cidade de Santa Vitória do Palmar, bem como embarcações menores espalhadas pelo porto (CECHIN, 1979).

Em período anterior à construção da Ponte Mauá, o transporte de pessoas de uma margem a outra do rio Jaguarão, comunicando as cidades de Jaguarão e Rio Branco, era feito através de balsas ou barcos a remo, inicialmente somente brasileiros e, após o Tratado de Condomínio das Águas do Rio Jaguarão e Lagoa Mirim, em 1909, também balsas uruguaias. Rudolf Canstatt, alemão que visitava o Uruguai e sul do Brasil para encontrar familiares, relata que, na década de 1880, as balsas brasileiras realizavam o transporte de passageiros

durante o dia. Ao anoitecer, uma vez que as atividades de transporte da balsa já haviam sido encerradas, as pessoas ficavam à mercê dos respectivos guardas.

Durante o dia a passagem de travessia custava meio real ou cinco vinténs em dinheiro brasileiro (algo em torno de 20 centavos de marco). Depois, conforme os caprichos do balseiro, de querer levar ou não através da corrente amarela, poderia ter que desembolsar até um peso (4 marcos). Naquele tempo esse serviço era confinado a um imundo português de nome Vicente, que lembrava o filho de Erebus; à noite, a um velho mal encarado, de barba rebelde e vestes rotas, com uma auto-estima igual ao Papa em sua infalibilidade, se pôs a serviço do estrangeiro. Sem delongas, Vicente naturalmente não era a pessoa responsável; o sim ou o não, em si, era de competência do administrador aduaneiro, porém sempre era duvidoso se esta alta autoridade podia ser encontrada a estas horas, pois morava algo distante da balsa. (CANSTATT in SOARES e FRANCO, 2010, p. 45).

A descrição da estrutura de tal embarcação é fornecida por relato do cônego belga Paul Aertgeerts, em 1901, por ocasião de sua vinda para a fundação do Colégio Espírito Santo, em Jaguarão. A balsa era composta por duas barras de ferro fixadas sobre a superfície da embarcação, as quais sustentavam uma polia sobre a qual deslizava um longo cabo de aço que tinha seus limites fixados nos pontos extremos da travessia Jaguarão-Artigas. Desamarrada a balsa, dois homens puxavam continuamente o cabo, alcançando a outra margem e finalizando a travessia (AERTGEERTS in SOARES e FRANCO, 2010). A travessia do rio era feita de meia em meia hora aproximadamente.

Por ocasião da construção da linha férrea a ligar Jaguarão à linha já existente Bagé – Rio Grande, Carlos Barbosa Gonçalves, então presidente da Província do Rio Grande do Sul, em documentação oficial, manifestou a necessidade da ligação ferroviária da cidade com outras partes do Estado, porém também a preocupação que tal obra, dependendo do local a ser construída, fosse prejudicial à navegação no rio Jaguarão e Lagoa Mirim, propondo assim que o ramal fosse instalado entre Jaguarão – Cerro Chato, passando pela vila de Herval (BARBOSA in SOARES e FRANCO, 2010). A perda gradual da importância da navegação no rio frente ao eixo ferroviário consolidado com a construção da Ponte Internacional Mauá, bem como a abertura de rodovias, levaria ao fim das atividades portuárias de transporte de passageiros em navios a vapor na década de 1950 (SOARES e FRANCO, 2010).

Não foi apenas para a produção econômica e para o transporte de passageiros que a navegação fluvial no Jaguarão exerceu importância. De acordo com Santos (2007), a navegação propiciou ainda a formação de grande parte do patrimônio arquitetônico das cidades meridionais do Brasil, através do transporte de materiais construtivos e de construtores. A navegação possibilitou a disseminação do ecletismo introduzido pelos construtores imigrantes, e permitiu a importação dos mais variados materiais e objetos raros

originados dos portos europeus, de Buenos Aires, de Montevideu e do Rio de Janeiro. Por meio da navegação a vela, foram transportados às cidades da campanha gaúcha diferentes materiais construtivos, como telhas francesas, pedras, madeiras, e elementos ornamentais de estuque, importados da Europa e usados nas superfícies das fachadas dos prédios edificadas (SANTOS, 2007).

Através de navios atracados no porto de Rio Grande, e posteriormente redistribuídos pela rede fluvial rio-grandense, chegaram os equipamentos para a instalação das redes de abastecimento de água, os postes de ferro fundido e os combustores necessários à implantação da iluminação a gás, e aparelhos de fiações de linhas telegráficas. Posteriormente, no momento de desenvolvimento da linguagem eclética nas fachadas arquitetônicas das cidades, os navios a vapor viabilizaram a importação de máquinas, cimento e elementos metálicos ou de cerâmica – pré-fabricados – utilizados nas usinas elétricas. Nas embarcações viajaram ainda diferentes técnicos responsáveis pela introdução de novas técnicas construtivas e pela organização e manutenção desses serviços, entre engenheiros e construtores – brasileiros e estrangeiros -, que se dedicaram à obras urbanas.

Junto aos portos, terrenos foram desapropriados e definiram quarteirões não-edificados, constituindo logradouros públicos que facilitavam as atividades de carga e descarga de mercadorias e passageiros, e por onde circulavam os boleiros e comerciantes de armazéns. Gradualmente, esses espaços foram ajardinados e transformados em praças públicas, como em Jaguarão, onde foi criada a Praça do Desembarque, que dá acesso ao mercado público municipal (SANTOS, 2007). Através dos portos de Santa Vitória, Jaguarão, Pelotas e Rio Grande se efetuaram exportações de mercadorias produzidas nos municípios da região da campanha, e se realizaram as importações dos equipamentos implantados nas zonas urbanas, que atenderam às necessidades das populações, como os chafarizes e reservatórios de ferro fundido franceses em Pelotas, instalados para o abastecimento de água potável. Ou ainda a inauguração do ajardinamento da Praça Alcides Marques, de Jaguarão, cuja iluminação se fez com postes importados dos Estados Unidos e trazidos até a cidade através dos vapores (SANTOS, 2007).

### 6.3 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO POLÍTICO

A Lagoa Mirim e o rio Jaguarão estabelecem os limites políticos desta porção espacial, após longo processo de disputa de fronteiras entre Brasil-Uruguai. Em 1909, é firmado o Tratado de Condomínio das Águas da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão, que propunha a

revisão e modificação das determinações relativas às linhas de fronteira no local, bem como à navegação no mesmo. O novo tratado revogava o regime de costa seca imposto ao Uruguai, declarando a cessão, em parte, da soberania nacional unilateral do Brasil sobre a totalidade das águas limítrofes, que passariam, a partir de então, a ser de regime compartilhado entre as duas nações. O tratado, aprovado pelo Congresso Brasileiro em 27 de abril de 1910, foi intermediado pelo então Ministro de Relações Exteriores do Brasil, José Maria da Silva Paranhos, Barão de Rio Branco, e pelo Ministro Plenipotenciário do Uruguai no Brasil, Rufino Dominguez. Assim, em seus 12 artigos, o tratado propunha regras de navegação e comércio sobre as vias lacustre e fluvial, e determinava os novos limites territoriais entre Brasil e Uruguai.

Ficava estabelecido que somente embarcações brasileiras e uruguaias poderiam navegar e fazer comércio nas águas em questão. Para os uruguaios era permitido o trânsito entre o Oceano Atlântico e a Lagoa Mirim pelo São Gonçalo, Laguna dos Patos e barra do Rio Grande, ficando os navios brasileiros e uruguaios sujeitos aos regulamentos fiscais de ambas as nações. Os navios de comércio só poderiam comunicar-se com terra no outro país em caso de força maior ou se possuíssem licença especial nos lugares em que houvessem postos aduaneiros ou estações fiscais e de polícia. Para facilitar a navegação, os dois países comprometiam-se a manter balizas e sinais necessários à navegabilidade em suas águas territoriais.

Era permitido, ainda, o livre trânsito de navios de guerra orientais pelas águas brasileiras entre o Oceano Atlântico e a Lagoa Mirim, porém os contratantes obrigavam-se a não manter nesta e em seus afluentes mais de três pequenas embarcações de guerra, devendo ser objeto de ajuste especial a parte as questões referentes à armamento e guarnição das mesmas. A preocupação com o cunho militar da fronteira ainda pode ser percebida pelo artigo 2º, caput 3º, que determina que nenhuma das partes contratantes pode estabelecer fortes nas margens da lagoa, do rio ou de qualquer das ilhas que lhe pertençam nessas águas. Os direitos adquiridos por brasileiros e estrangeiros nas ilhas e ilhotas anteriormente ao tratado seriam mantidos e respeitados pelo Uruguai se, em consequência dos novos limites nacionais, as mesmas tivessem deixado de pertencer ao Brasil. Ações preventivas ao contrabando, além das mencionadas nos artigos anteriores pelos postos aduaneiros, são também determinadas pelo tratado, que estabelece, em seu artigo 8º que cada uma das partes declararia quais os portos habilitados ao comércio no rio Jaguarão e Lagoa Mirim, ou que viriam a implementar, “afim de serem adaptadas as medidas convenientes para evitar o contrabando” (TRATADO DE

CONDOMÍNIO DAS ÁGUAS DO RIO JAGUARÃO E LAGOA MIRIM in INTENDÊNCIA MUNICIPAL DE JAGUARÃO, 1912, p. 193).

Para realizar os estudos correspondentes à delimitação da nova linha limítrofe, foi criada uma comissão mista<sup>8</sup>, nomeada pelos dois governos, à qual coube o levantamento topográfico para a planta da parte da Lagoa Mirim e do rio Jaguarão. De acordo com Alejo (1992), até 1910, o cruzamento do rio Jaguarão se fazia exclusivamente em botes brasileiros. A partir da assinatura do novo Tratado de Limites, o serviço passou a ser feito por quatro botes uruguaios e quatro brasileiros.

#### 6.4 RIO JAGUARÃO: CONTEXTO SIMBÓLICO

À importância econômica e logística do rio, segue-se sua importância simbólica, no que se refere às manifestações que dele partem ou que a partir dele se estabelecem no imaginário e no cotidiano dos sujeitos fronteiriços. A denominação da cidade de Jaguarão, por exemplo, provém da denominação do rio, que por sua vez tem origem em uma lenda guarani. Um grupo indígena, vindo dos campos da zona missioneira das costas do rio Uruguai e fronteira com a Argentina, teria instalado-se junto ao Jaguarão. Certa noite de luar, foram pescar no rio; caminhavam pelas margens quando um dos componentes do grupo aproximou-se da barranca, que desmoronou, levando-o a cair nas águas. Nesse momento, seus companheiros viram um animal com corpo de leão marinho e com dentes e patas felinas, que avançou sobre a vítima e a arrastou até a margem oposta, onde lhe abriu as entranhas e lhe tirou os pulmões, jogando o corpo novamente às águas. O local do acidente ficaria conhecido como rio do Jaguarão, pela analogia do monstro local a outro, da zona missioneira, conhecido como Jagua-ru ou Jagua-ron. A narrativa e o animal ficaram associados ao local, figurando, inclusive, no escudo e na bandeira da cidade de Jaguarão.

O brasão foi oficializado pela lei Lei nº 239, de 26 de agosto de 1955, constituído de escudo português, partido, e no centro, em campo de prata, o Jaguaru, em vermelho, com referência ao Rio Jaguarão, em prata, com ondeado natural, e fundo encimado pela coroa mural, em prata, com quatro torres. Sob o escudo, listel com a inscrição em prata: Cidade Heróica (CECHIN, 1979). Já a bandeira municipal foi criada e adotada em 7 de novembro de 1964, pela Lei nº 584. Sua figura é retangular, partida em três retângulos de verde com seis

---

<sup>8</sup> A comissão brasileira, que chegou a Jaguarão em novembro de 1911, era chefiada pelo General Gabriel de Souza Pereira Botafogo (que viria a chefiar também a delegação brasileira da comissão mista do Tratado da Dívida de 1918, que viria a dar origem à Ponte Internacional Mauá) (SOARES, 2005).

módulos por catorze de alto, de amarelo (ouro) com oito módulos por quatorze de alto, e de vermelho com seis módulos por quatorze de alto, numa referência às cores da bandeira do Rio Grande do Sul. No retângulo de amarelo ouro figura o símbolo municipal – o Brasão de Armas de Jaguarão (fig. 9).



**Fig. 9:** Brasão Municipal de Jaguarão.  
**Fonte:** TURISMO EM JAGUARÃO, 2010<sup>9</sup>.

Outra relação que se pode perceber diretamente com a questão fronteiriça e seu cunho militar e defensivo, e indiretamente com o rio – que assume ou materializa a linha limítrofe política – é o título de Cidade Heróica que figura no lema, abaixo do brasão municipal. Tal título teria sido adotado em função da defesa de Jaguarão contra a invasão das forças orientais que, em janeiro de 1865, cercaram a cidade brasileira, sendo duramente combatidos apesar de estarem em número muito superior à força jaguarense (ALEJO, 1992, p. 33).

Rio Branco, por sua vez, seria a única cidade uruguaia com nome português (GALLERO, 1997). Anteriormente denominada de Villa Artigas, em homenagem ao herói nacional, sua denominação seria substituída quando do ato de estabelecimento do condomínio das águas da Lagoa Mirim e rio Jaguarão. A troca indica a importância do ato para o país, que adotaria para a cidade o nome do responsável pela intermediação do Tratado, o diplomata brasileiro Barão de Rio Branco.

Ainda no que se refere aos imaginários e construções de sentido da população local acerca do rio Jaguarão, eles estão presentes em manifestações culturais locais, como músicas

---

<sup>9</sup> Disponível em <[turismoemjaguaraors.blogspot.com/2010\\_08\\_15\\_archive.html](http://turismoemjaguaraors.blogspot.com/2010_08_15_archive.html)> Acesso em 12 de dezembro de 2010.

e poesias, permitindo compreender o simbolismo dessas águas limítrofes para os sujeitos que com elas convivem, analisadas adiante.

## 6.5 OS USOS DO RIO JAGUARÃO

O rio Jaguarão se mostra multidimensional, articulando dimensões que, longe de se excluírem, se complementam na dinâmica da vivência fronteiriça das cidades de Jaguarão e Rio Branco. As margens do rio, mesmo a representar e materializar diferentes países, apresentam práticas de aproveitamento de suas águas e margens que a um passante despreocupado ou desatento ao contexto lingüístico, talvez nem perceba tratar-se de diferentes países.

Muitas práticas se dão de forma semelhante em Jaguarão e em Rio Branco. Em ambos os lados da linha limítrofe, por exemplo, o rio se apresenta como ponto de encontro, principalmente nos finais de semana. Participam dessa dinâmica grupos de jovens, casais com ou sem filhos, e crianças, que se apropriam do espaço de lazer disponível nessas áreas. Enquanto a população de Jaguarão, ou que se concentra na margem brasileira do rio ocupa predominantemente a área do antigo cais do porto, que é a área com maior infra-estrutura. A população da cidade uruguaia se apropria de uma área um pouco mais afastada da ponte, que concentra também equipamentos de lazer, apesar de não ser tão organizada quanto aquela na qual se concentram os *free-shops*, imediatamente ao lado da ponte.

Em Jaguarão, o ponto mais utilizado da margem possui uma murada que a separa da via pública e do restante da cidade, que pode ser vista nas figuras 10 e 11.



**Fig. 10:** Orla do rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 11:** Orla do rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2009.

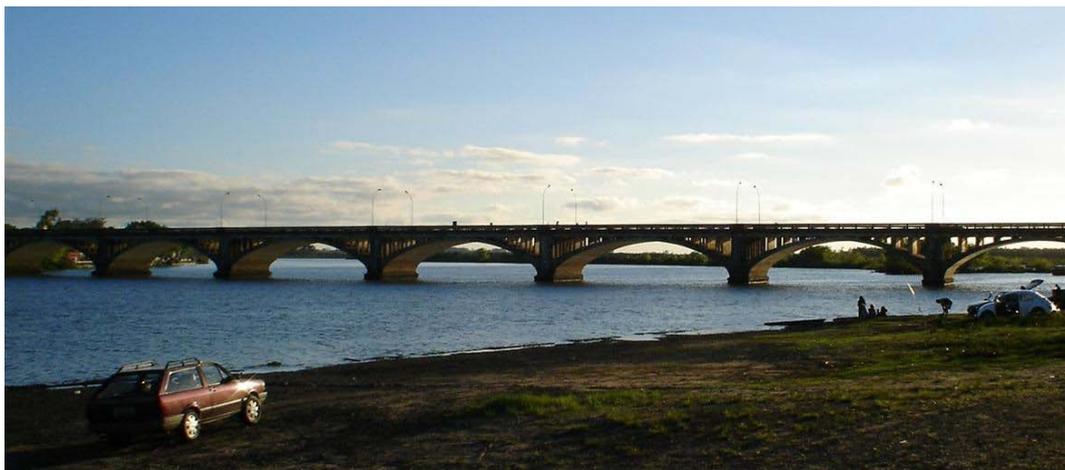
Na faixa entre a murada e o rio, existem alguns bancos de concreto, o antigo prédio do cais do porto e, no outro lado da ponte, uma quadra de futebol improvisada. A maior parte das pessoas se concentra na estrutura do antigo cais do porto, onde é possível sentar bem próximo às águas. As crianças se situam próximas à murada da via pública, em área gramada e mais longe do rio, onde geralmente jogam futebol com os adultos ou entre si, quando em grupos (fig. 12). A quadra de futebol improvisada é geralmente usada por adultos, talvez por situar-se mais próxima da margem do rio. O espaço ainda é usado como local para leitura ou para passeios com cachorros. Pela possibilidade de acesso, algumas pessoas estacionam seus carros na beira do rio, permanecendo dentro dos mesmos, ou abrindo o porta-malas e ligando o som do carro, quando em grupos maiores (fig. 13 e 14).



**Fig. 12:** Crianças jogando futebol na margem brasileira do rio.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 13:** Usos do rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 14:** Usos do rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2010.

Ainda na margem brasileira, se vê a presença de jovens com equipamentos para a prática de esportes aquáticos (fig. 15, 16 e 17), principalmente caiaques. Outros equipamentos utilizados – que não se pôde verificar de onde provinham - constituíam-se predominantemente de *jet skis*, pequenos botes infláveis e algumas lanchas. De qualquer modo, independente da nacionalidade dos sujeitos envolvidos em tais práticas, percebe-se que há uma apropriação e uma percepção rio como um espaço de lazer que, de dentro das águas, parece não visualizar ou respeitar a linha política que não se materializa em marcos concretos, como em outros pontos de fronteira.



**Fig. 15:** Prática de esportes náuticos no Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 16:** Prática de esportes náuticos no Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 17:** Prática de esportes náuticos no Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.

Além de ponto de encontro e da prática de esportes náuticos, o rio ainda é aproveitado pela população jaguarense para a prática da pesca esportiva ou amadora, além da pesca como atividade econômica. Algumas pessoas se postam bem próximas à ponte, com vara de pesca ou caniço (fig. 18 e 19), ou ainda outras se utilizam de pequenos barcos de madeira para fazê-lo (fig. 20). Não se percebe um limite claro ou predominância de idade de quem se utiliza do rio como espaço de pesca, mas verifica-se a presença de adultos com crianças e pessoas com idade avançada. Ainda no período de realização das observações, houve uma ocasião, durante a 2ª Feira Binacional do Livro de Jaguarão, em novembro de 2010, em que um parque de diversões instalou-se nessa área.



**Fig. 18:** Pesca no rio Jaguarão, em Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 19:** Pesca no rio Jaguarão, em Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 20:** Pesca no rio Jaguarão, em Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.

A margem do rio Jaguarão também é lugar de morada para alguns pescadores profissionais, que ponteam a margem brasileira do rio ao longo de considerável trecho com alguns barcos de pequeno e grande porte, ou ainda com os materiais e peças requeridos pela atividade pesqueira (fig. 21, 22, 23 e 24), bem como se apropriam do espaço propiciado pela margem do Jaguarão como extensão de sua casa, como indica o varal de roupas colocado junto ao rio (fig. 25). Note-se a presença da ponte ao fundo na maioria das imagens, que pode ser vista ao longo de considerável trecho da margem brasileira do rio, onde se localizam a maioria dos barcos.



**Fig. 21:** O contexto pesqueiro no rio Jaguarão – margem brasileira (ponte ao fundo).  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 22:** Contexto pesqueiro no rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 23:** Contexto pesqueiro no rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 24 e 25:** Contexto pesqueiro no rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2010.

Além dos barcos de pesca, se verifica na margem brasileira a presença de pequenos barcos carregados de areia, que descarregam em caminhões em local próximo ao antigo porto de Jaguarão. A atividade de extração de areia do rio Jaguarão beneficia-se dos inúmeros areais

e bancos de areia do curso fluvial, em trechos situados um pouco mais afastados das duas cidades. Os barqueiros, munidos de pá, mergulham no rio e, ao emergirem, trazem a pá cheia de areia, depositada no barco, de modo a novamente mergulhar no Jaguarão, até encherem o barco e retornarem à área próxima ao porto de Jaguarão, transferindo a areia para os caminhões que lá aguardam (fig. 26, 27 e 28). A atividade de extração de areia do rio é retratada na música do artista jaguareense Hélio Ramirez (anexo C), analisada adiante.



**Fig. 26:** Barcos areiros no rio Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 27:** Carregamento de areia dos barcos no rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 28:** Barcos areiros no rio Jaguarão – margem brasileira.  
**Fonte:** A autora, 2010.

Já em Rio Branco, na margem oposta, em frente a essa área de apropriação da população jaguareense, percebe-se, nos períodos de calor, alguns jovens utilizando-se do rio como balneário, aproveitando a baixa profundidade das águas para banhos (fig. 29 e 30). Além de banhistas, nessa mesma área há ocasionalmente alguns pescadores.



**Fig. 29:** Usos do rio *Yaguarón* – margem uruguiaia.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 30:** Usos do rio *Yaguarón* – margem uruguiaia.  
**Fonte:** A autora, 2010.

A área que compreende o centro comercial dos *free-shops*, que também se localiza na margem do rio, geralmente é ocupada por turistas, que aproveitam as bancadas construídas na orla do rio para tirar fotos, predominantemente da ponte ou em sua direção. Em algumas ocasiões, porém, percebe-se a presença de alguns jovens, algumas vezes uruguaios, que se concentram nas bancadas, ou nas muretas de concreto que compõem a orla do rio, como um ponto de encontro para bate papo, geralmente por períodos relativamente curtos de tempo (fig. 31).



**Fig 31:** Usos do rio *Yaguarón* – margem uruguaia.

**Fonte:** A autora, 2010.

Especificamente no espaço que apresenta certa estrutura de lazer à população rio-branquense, as práticas assemelham-se às vistas no lado brasileiro. Há alguns bancos com mesas de concreto na orla do rio Jaguarão (fig. 32), onde as pessoas podem sentar-se – apesar de alguns não apresentarem boas condições de uso – , e outras levam cadeiras de praia e bancos. Verifica-se também a presença de crianças, que ou ficam com os pais, ou brincam no parquinho com balanços e outros brinquedos, ou ainda na quadra de futebol de areia (fig. 33, 34, 35 e 36). Há ainda pessoas com varas de pesca, como em Jaguarão, mas não se observou nessa área barcos particulares de pesca, como os pequenos barcos de madeira encontrados em Jaguarão. Alguns jovens parecem aproveitar o cenário para fazer registros fotográficos, ora do rio, ora de si mesmos, ora de si mesmos com o rio funcionando como fundo.



**Fig. 32 e 33:** Estrutura de lazer na orla do *Yaguarón*, em Rio Branco.

**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 34:** Estrutura de lazer na orla do *Yaguarón*, em Rio Branco.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 35:** Usos do rio *Yaguarón*, em Rio Branco.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 36:** Usos do rio *Yaguarón*, em Rio Branco.  
**Fonte:** A autora, 2010.

Algumas práticas de lazer e usos do rio Jaguarão já se faziam presentes em períodos mais antigos, como mostram alguns relatos. Lima, em sua estada em Jaguarão entre 1951 e 1954, registrou que uma das atividades de lazer praticada na cidade era a pescaria, e, nesse caso particular, na cidade uruguaia de Rio Branco, aos finais de semana (in SOARES e FRANCO, 2010). Ou ainda, de acordo com o relato de Pedro Leite Villas-Boas (in SOARES e FRANCO, 2010), uma das práticas de lazer em sua infância eram os jogos de futebol com bola de meia em um campo à beira do Jaguarão, nos fundos do antigo presídio, seguidos de banho em suas águas.

#### 6.6 NO VAI-E-VEM DAS ÁGUAS O VAI-E-VEM DAS TROCAS *FRONTEIRIÇAS*

Combatido pelas autoridades desde o período colonial, o contrabando se firmara como um tipo peculiar de intercâmbio. E, embora fosse encarado como uma sonegação fiscal passível de rigorosa punição, teve para os habitantes da fronteira um papel fundamental e indispensável nos negócios e na vida cotidiana (SOUZA, 1995). Comércio e contrabando eram encarados como duas faces de uma mesma atividade, a troca de bens e mercadorias que atendiam às necessidades dos habitantes da região. Dentro do contexto fronteiriço, o contrabando não pode ser entendido unicamente como um ato ilegal em si, mas como integrante de um contexto sócio-econômico que lhe deu origem e em cujas relações ele se apóia, adquirindo inclusive características lúdicas no jogo de burla às leis fiscais. Como um *saber-fazer* associado ao contexto fronteiriço do Brasil meridional e de seus vizinhos Argentina e Uruguai, torna o contrabandista em um dos personagens da formação histórica da fronteira platina.

As trocas comerciais oficiais e oficiosas na área abrangida por este estudo remontam a fundação das guardas militares, diante da escassez de produtos disponibilizados em função da distância dos principais centros produtores. As relações de troca não se limitavam às tropas da Guarda do Serrito e da Lagoa e a população situada ao redor, estendendo-se ainda à outra margem do rio, com o intercâmbio de mercadorias com a tropa espanhola da Guarda de Arredondo. Eram negociados tabaco, fumo, gado, charque, erva-mate, farinha, arroz, café, açúcar e cachaça (FRANCO, 1980; SOUZA, 1995), com ou sem trâmites oficiais.

O contrabando podia ser realizado por via terrestre e fluvial, o que demandava o grande conhecimento do território no que se refere a passos, picadas, ilhas e banhados. O gado que atravessava a fronteira por meios ilegais provinha, em sua maior parte, das estâncias compreendidas dentro de um raio de quinze quilômetros da linha limite. A passagem dos

animais podia envolver um grande número de pessoas, chegando a requerer até 150 homens a cavalo e armados, pois, por vezes, chegava-se a transladar de cinco a dez mil animais pela fronteira. Nesses termos, não seria, digamos, uma atividade discreta. Estima-se que no início do século XX, as charqueadas rio-grandenses recebiam cerca de 200 mil cabeças de gado por ano, provenientes das estâncias uruguaias, das quais 150 mil passavam sob a forma do contrabando ao longo da extensão da divisão territorial entre Brasil e Uruguai. A questão do gado levou a fortes relações econômicas e sociais nos territórios separados pelos limites dos tratados políticos. Composta por uma extensa linha de fronteira, em parte terrestre, em parte fluvial, a região pampeana na qual se definiu a fronteira Brasil-Uruguai além de apresentar poucos acidentes físicos, e estes eram, ainda, pouco acentuados, o que oferecia grande facilidade no deslocamento de animais e gêneros alimentícios. Os números indicam que todo processo não se daria sem o apoio, mesmo que velado, da população e autoridades.

Um dos lugares-chaves para a travessia do gado era o rio Jaguarão, que em alguns pontos oferecia facilidades para o cruzamento, pelos passos valdeáveis e ausência de fiscalização (SOUZA, 1995). Canstatt (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 45), menciona que, numa extensão de doze léguas, haveria pelos menos quatorze passagens, sendo que “algumas, como o passo de las piedras formam o marco de fronteira para as polícias fronteiriças brasileiras e também orientais”. Assim, “o Jaguarão que inunda territórios confinantes foi também o rio dócil em quebradas, matas protetoras e uma jurisdição difícil de controlar” (CARBAJAL in SOARES e FRANCO, 2010, p. 149). O relatório da Intendência Municipal de Jaguarão, de 1912, aponta que acima da cachoeira de Jaguarão encontravam-se os seguintes passos habitados: Passo do Cacique, o mais largo e profundo, com chatas e canoas para passagem; Passo das Pedras, por onde geralmente transitavam as tropas de gado de cria; Passo do Maia; Passo da Armada, Passo do Sarandi, entre outros. E alguns havia destacamentos militares, e em outros era cobrado aos passantes um pedágio, quer por particulares, em arrendamento, quer diretamente pela Intendência.

Pela particularidade e recorrência da prática, que tinha como principal meio o Jaguarão, o contrabando figurou em uma grande quantidade de relatos de viajantes que por ali passaram, como Carl Siber, capitão prussiano a serviço do Exército Brasileiro, que em 1851 apontou que a localidade se encontrava em “crescente florescimento, graças ao contrabando ali imprudentemente praticado” (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 28). De acordo com George Mulhall, em 1871 e 1872, a então vila de Artigas vivia em grande parte devido ao contrabando praticado, sendo que, mesmo com o tratado de 1853, que determinara a navegação exclusivamente brasileira das águas da Mirim e do Jaguarão, estando proibida ao

tráfego uruguaio, era possível ver barcos carregados de telhas ou madeira (in SOARES e FRANCO, 2010). Pelo passo do Taquari cruzavam ainda o gado vindo do Uruguai para as charqueadas de Pelotas. Ainda segundo o relato de Mulhall, o contrabando não “era lá considerado tão desonroso assim naquela época, e diz-se que algumas das primeiras famílias do Rio da Prata conservam a memória das ousadas aventuras de seus antepassados, que desafiavam os guardas espanhóis” (MULHALL in SOARES e FRANCO, 2010, p. 42). Seidler oferece uma perspectiva bastante interessante sobre os habitantes de Jaguarão.

De um modo geral, o tempo que passamos em Serrito fora de serviço foi muito agradável e feliz. Os moradores eram amáveis e gentis, se bem que usassem o capote para o lado do vento e mantivessem secreto entendimento político com seus vizinhos, os moradores da província Cisplatina. A situação arriscada de Serrito pode explicar a conduta dúbia de seus moradores, pois ora estava em poder dos espanhóis, ora no dos portugueses. O rio, que separa a cidadezinha do território inimigo fronteiriço, é facilmente atravessado pelas rápidas canoas, e como a cidade não tem fortificações, as tropas da república sul-americana costumam ocupá-la assim que os portugueses lhes voltam as costas. (SEIDLER in SOARES e FRANCO, 2010, p. 22, grifo nosso).

Paul Aertgeerts, cônego belga que residiu em Jaguarão entre 1901 e 1913, lecionando no Colégio Espírito Santo, também traz algumas informações sobre a prática do contrabando, ao afirmar que nem os padres escapavam da suspeita dos guardas aduaneiros, comentando em seu relato um episódio de apreensão de mercadoria contrabandeada.

Ultimamente, próximo aos cais, havia um bote carregado com mercadorias de contrabando. Quatro ou cinco fiscais aduaneiros dirigiram-se para o local a fim de apreender o barco. O barqueiro, em mangas de camisa, pede autorização – que lhe foi amigavelmente concedida – para ir apanhar seu casaco. Mas, a partir deste ponto, os fatos tomaram outro rumo. O barqueiro regressa, só que armado de um revólver, e insolentemente intima os fiscais dando-lhes ordens a liberarem o barco. Ao verem a arma, eles se apressam em dar as costas, de cabeça baixa, em sua embarcação. Dois deles, pelo menos, deveriam tomar um bom banho antes de chegar de volta ao cais. Quanta bravura! Nesse ínterim, o contrabandista alcança rapidamente a margem oposta com todas as suas mercadorias”. (AERTGEERTS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 65-66).

Outro cônego belga que escreve sobre o contrabando praticado nas cidades vizinhas – do qual foi partícipe algumas vezes –, é Thomas Aquinas Schoenaers. Seu relato sobre o tema divide-se em três segmentos: Contrabandistas; Contrabandistas Audaciosos; e Contrabando. Conforme descreve em sua correspondência enviada à Abadia de Averbode, Jaguarão era conhecida por seu contrabando, onde grandes e pequenos, ricos e pobres, contrabandeavam. “Há forte dúvida, porém, se todos atuam de modo censurável, visto que o

governo estadual, ele próprio, impele muitas pessoas a, por necessidade, ter que contrabandear algumas coisas” (SCHOANERS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 78). Assinala que quase tudo era contrabandeado do Uruguai para o Brasil: bebidas alcoólicas, sapatos, chapéus, armas e, em especial, tecidos de seda, porque tais artigos, em geral, custavam lá a metade do que valiam no Brasil. O contrabando realizava-se não apenas pela diferença de preços entre os dois lados da fronteira, mas ainda pelo fato de que vários artigos inexistiam em Jaguarão, levando muitos habitantes a fazerem suas compras diárias em Artigas.

Sendo as duas localidades “separadas apenas pelo rio” (SCHOANERS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 78), passava-se de um lado ao outro sem problemas, levando as mercadorias diretamente para casa, e “mesmo que quisesse pagar os mais altos impostos de importação, tal seria impossível face à falta de condições materiais da alfândega brasileira” (Idem, p. 78). O Cônego constata que, em Jaguarão, não havia serviço alfandegário e, portanto, nada se podia trazer de Artigas, “nem um pacotinho com doces e balas para alegrar as crianças” (Ibidem). Tudo que se trazia do Uruguai corria o risco de ser simplesmente confiscado pelos policiais de Jaguarão, para então ser leiloado em favor do Estado. Tais fiscais postavam-se na margem do rio – e conforme Schoaners, um bom número deles – observando os barquinhos que atravessavam, à espreita de mulheres, crianças e pessoas em geral, que traziam apenas miudezas variadas. Porém, no caso de “contrabandistas diplomados”, os direitos e obrigações dos alfandegários seriam pagos às custas dos policiais (SCHOANERS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 78).

Pode-se notar, pelo tom e tratamento que Schoaners dá à prática do contrabando, um caráter de naturalidade da atividade, praticada de modo geral por todos os sujeitos fronteiriços – inclusive pelos fiscais –, e socialmente legitimada e justificada. Em determinado momento do relato, Schoaners conta um episódio de enfrentamento entre contrabandistas e policiais, que demonstra o quanto essa prática já era socialmente aceita pela população.

Cerca de cinquenta agentes foram ao encontro de uma embarcação que se encontrava no meio do rio e iniciaram a revistá-la, quando, de repente, a tripulação, composta de contrabandistas, apareceu e começou a dar tiros com tal intensidade que os “verdes”, assustados, se jogaram n’água, pegaram seus barquinhos e, o mais rápido que puderam, fugiram para a margem, **sob as risadas dos contrabandistas atiradores e da população que estava à beira do rio assistindo a cena.** Após o incidente, a embarcação dos contrabandistas seguiu lentamente para alcançar algum posto escondido na mata ribeirinha e descarregar suas mercadorias em terras brasileiras. (SCHOANERS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 78, grifo nosso).

Conforme afirma o belga, guardar a fronteira – em especial durante a noite – era tarefa cansativa e perigosa, pois entre as razões, a metade da mercadoria contrabandeada era para quem a apreendia, além de que “os contrabandistas, com verdadeira paixão, arrasam todos os obstáculos que se lhes põem à frente” (p.102). Em outro episódio de enfrentamento, Schoaners narra a habilidade de fuga dos contrabandistas.

Faz uns dez dias que um esquadrão de guardas, pela manhã, ao regressar, encontrou um bando de contrabandistas tropeando uns doze cavalos e outros animais de carga, quase no centro da cidade, numa das largas ruas. “Alto, quem vem lá?”, ouviu-se na madrugada. Os contrabandistas não deram tempo a mais uma pergunta e cerca de vinte disparos foi a resposta. Os guardas também fizeram os seus *Nagants* (*\*arma de fogo de fabricação belga*) falar e, de ambos os lados, o fogo era forte. Os contrabandistas com receio de que o tiroteio atraísse outros guardas, sustentavam-se na lateral de suas montarias, forçando uma saída através dos seus contedores, deixando apenas quatro dos seus animais de carga com as mercadorias contrabandeadas. Foi uma demonstração que deixaria com água na boca qualquer artista europeu de circo. Só vindo para entender como os nossos gaúchos, com a rapidez de tigres, deslizam dos arreios, aos quais ficam presos pelo calcanhar esquerdo, a mão esquerda agarrada às crinas, sustentando-se sobre as costelas do cavalo, de forma que a caixa torácica do animal os defenda das balas e lanças do inimigo, e com a mão direita atirando com o revólver. Por certo, alguém mais ágil do que o cavaleiro rio-grandense não se há de encontrar.” (SCHOANERS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 102-103).

O trabalho de campo, por sua vez, possibilitou constatar que o contrabando ainda é uma prática recorrente, dentro do contexto de trocas comerciais. Assumindo um caráter lúdico, por vezes jocoso, as trocas em caráter de contrabando entre Jaguarão e Rio Branco são comentadas em tom de despreocupação. Apesar de não ter sido um assunto que surgiu de modo espontâneo nas conversas travadas com os sujeitos fronteiriços, e nesse caso principalmente aqueles cujas vidas e rotinas se articulam ao redor do rio – pescadores e moradores de áreas circundantes – quando o assunto é trazido a tona, o referenciam como uma prática natural, como uma simples relação de troca que beneficia ambos lados da fronteira, o que nos leva a compreendê-lo para além de sua dimensão jurídica, mas predominantemente em sua dimensão cultural, como elemento articulador desse espaço. De acordo com um dos interlocutores, um pescador brasileiro que trabalha em uma cooperativa de pesca às margens do Jaguarão, haveria a troca de produtos entre barcos uruguaios e brasileiros, quando da escassez dos mesmos de um ou outro lado da fronteira ou pela diferença de preços entre eles. Isso informa a cotidianidade da prática, que não gera estranhamento e pode ser motivo para risos e piadas.

Em outra conversa, dessa vez com um uruguaio residente em Jaguarão e casado com uma brasileira, morador próximo ao rio, quando perguntado sobre os tipos de peixe

encontrados no rio, destacou, rindo, que haveria os “*pescados de lana o de cuatro patas*” (pescados de lã ou de quatro patas). Entre os produtos cambiados entre os dois lados da fronteira são mencionados alguns tipos de peixes – que são trocados por serem mais característicos no Brasil ou no Uruguai – carne de gado bovino e ovino e lã. Outro depoente ainda deu a entender que as águas do rio mascaram a prática do abigeato: o gado roubado e carneado de um lado da fronteira, tem a carne vendida no outro. Ainda de acordo com a fala de outro interlocutor, a cumplicidade fica clara quando questiona: “como vou saber o que acontece lá no meio do rio?”.

## 7 A PONTE: OS ELOS QUE ARTICULAM A CONDIÇÃO FRONTEIRIÇA

Se as águas do rio Jaguarão oficialmente determinam a linha política de separação entre Brasil e Uruguai, entre os municípios de Jaguarão e Rio Branco, a Ponte Internacional Barão de Mauá, como seu reflexo e conseqüência, a princípio articula aproximações. Porém, o que de fato separa, e o que de fato une as duas povoações? Na fronteira, aparentemente nem tudo é o que parece, e os sentidos da linha são renegociados diariamente... A partir desse questionamento, buscou-se problematizar a questão através da caracterização das marcas físicas e simbólicas articuladas *na e pela* ponte.

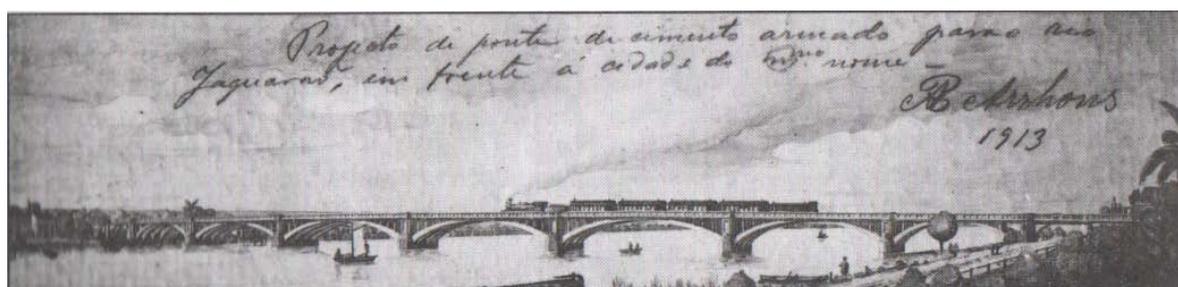
### 7.1 PONTE MAUÁ: CONTEXTO HISTÓRICO

As primeiras iniciativas ou manifestações relativas à construção de uma ponte internacional a ligar as cidades de Jaguarão e Rio Branco (então Vila de Artigas), remontam ao ano de 1875, quando a proposta da criação de uma ponte era objeto de atenção da Câmara Municipal de Jaguarão. Os jornais locais também se manifestaram em favor da mesma, como o jornal Atalaia do Sul, ainda naquele ano, e o jornal A Ordem, em 1887 (SOARES, 2005). Este trazia em suas páginas referência à solicitação encaminhada ao Governo Imperial, acompanhada de cerca de 200 assinaturas de jaguarenses, com um pedido de construção de uma ponte internacional a ligar as duas comunidades fronteiriças. Tal documento assinalava que essas,

[...] colocadas, Imperial Senhor, em face uma da outra e separadas pelo rio Jaguarão, curso de água bastante caudaloso, [...] dividindo desde a fronteira de Bagé esta parte do Império da mencionada República, as referidas povoações, que são banhadas pelo dito rio, quer por sua importância como entrepostos comerciais na fronteira dos dois estados limítrofes, quer em vista do importante trânsito de mercadorias e passageiros de uma para outra margem, em uma palavra, dos valiosíssimos interesses em jogo pela permuta de relações econômicas nesta parte da Província e dos Departamentos Orientais de Trinta e Três e Cerro Largo em que se acham estabelecidos para mais de dez mil brasileiros, bem estão a merecer a atenção com que V. M. Imperial se tem sempre dignado favorecer ao comércio, à indústria e à agricultura como reconhecidos fatores do progresso e do engrandecimento nacional. São de pública notoriedade os graves inconvenientes que, da deficiência de francas e regulares comunicações, sobrevém sempre às localidades, travando o seu desenvolvimento e em particular a esta cidade que, periodicamente, fica com o seu movimento retardado na época das crescentes do rio. (...) (SOARES, 2005, p. 18).

Tanto a manifestação de 1875, quanto a de 1887, não tiveram aceitação pelo Governo Imperial, permanecendo como intenções. Da mesma forma, do outro lado da fronteira

manifestava-se o intuito de construir um eixo que permitisse uma relação mais efetiva entre as cidades. Em 1890, é solicitada junto à *Comisión Auxiliar de Villa de Artigas* autorização municipal para a construção de uma ponte de madeira sobre o rio Jaguarão, que, da mesma forma que os esforços brasileiros, não se concretizou (MIRANDA, 2002). Em 1913, o então Presidente do Estado, Carlos Barbosa, demonstrou forte interesse na construção de uma ponte entre Jaguarão e Rio Branco. Mesmo após ter realizado as plantas hidrográficas da barra do Jaguarão, bem como a planta da linha do projeto da predita ponte, a iniciativa não teve seguimento. Entretanto, chegou à suas mãos um esboço desenhado da ponte sobre o rio Jaguarão, assinado pelo engenheiro Rudolfo Ahrons, que, pela semelhança com o projeto da efetiva Ponte Internacional Barão de Mauá, construída entre 1927 e 1930, possivelmente tenha servido de inspiração ao futuro projeto da ponte do engenheiro uruguaio Quinto Bonomi (SOARES, 2005).



**Fig. 37:** Esboço da Ponte Internacional de Rudolfo Ahrons.  
**Fonte:** SOARES, 2005, p. 26.

Foi apenas em 1918 que efetivamente se consolidou a proposta de estabelecimento de um eixo de ligação entre as cidades fronteiriças situadas às margens do Jaguarão, tendo em vista o interesse brasileiro na futura rede ferroviária uruguaia a ser implementada, elemento que facilitaria as relações comerciais entre Brasil e Uruguai por meio de sua fronteira. O Tratado de 22 de julho de 1918 consolidaria a proposta, como parte das condições do pagamento da dívida do Uruguai para com o Brasil, contraída por ocasião do auxílio financeiro prestado àquele durante o período de conflito político de Oribe e Rosas, em 1850.

Além do valor da dívida, estabelecido em cinco milhões de pesos uruguaio, o tratado estipulava que seu pagamento seria realizado pela República Oriental do Uruguai através do custeio das obras de construção de um Instituto do Trabalho de caráter binacional, de finalidade educacional para brasileiros e uruguaio, e de uma ponte internacional a ligar as duas cidades junto ao rio, que viria posteriormente a ser denominada Ponte Internacional Barão de Mauá, em homenagem ao banqueiro brasileiro. A liquidação da dívida teria o

“propósito deliberado de que os esforços financeiros aplicados outrora em lutas comuns pela liberdade sejam, no presente, destinados a fins comuns de progresso, bem estar e cultura”, aplicados em obras de benefício nas fronteiras de ambas as nações (TRATADO DA DÍVIDA DE 22 DE JULHO DE 1918 in SOARES, 2005, p. 167).

Assim, Brasil e Uruguai, presididos respectivamente por Venceslau Brás e Feliciano Vieira, nas figuras de seus então Ministros de Relações Internacionais, Nilo Peçanha e Baltasar Brum, estabelecem definitivamente e por meios legais a proposta de construção da ponte sobre o rio Jaguarão, “animados do mais cordial e sincero desejo de fortalecer, cada vez mais, os laços de antiga e leal amizade que ligam historicamente os seus respectivos países” (TRATADO DA DÍVIDA DE 22 DE JULHO DE 1918 in SOARES, 2005, p. 169). Este tratado fora sancionado pelo decreto nº 3620, de 23 de dezembro de 1918, e foram trocadas as ratificações, no Rio de Janeiro, em 21 de junho de 1919. No que se refere ao Instituto do Trabalho, esse seria dedicado a brasileiros e uruguaios, em determinado ponto da fronteira entre os dois países ainda a ser estabelecido, com o objetivo de qualificar a instrução científica e profissional no que se referia aos ofícios industriais e pastoris, assim como das demais ciências relacionadas à terra, de modo a estimular o desenvolvimento dessas áreas fronteiriças.

A construção da ponte internacional, especificamente, era regulada e descrita, no tratado, por seis artigos, de números 9 a 14. O artigo 9º determina que

[...] o Governo da República Oriental Uruguay construirá, como parte da dívida, uma ponte internacional sobre o rio Jaguarão, entre a cidade brasileira deste nome e a vila de Rio Branco, ou nas suas imediações, se isso for de mais vantagem, a juízo de uma comissão mista que as altas partes contratantes designarão para estudar a melhor situação da ponte e para preparar, de acordo com os altos comissários e dentro do prazo de vinte meses de que trata o artigo 5º, as plantas da construção dentro dos limites da importância aproximada estabelecida ao artigo XV do presente tratado. (TRATADO DA DÍVIDA DE 22 DE JULHO DE 1918 in SOARES, 2005, p. 169)

Entre outras determinações, ficava estabelecido que a ponte a ser construída seria destinada a todos os fins de tráfego e trânsito, passagem de pedestres, cavaleiros e veículos de qualquer classe, inclusive ferroviários. Para viabilizar o tráfego, os governos obrigavam-se a estabelecer, em suas respectivas jurisdições nas extremidades da ponte, postos fiscais e aduaneiros. A utilização viária seria livre e gratuita, podendo, porém, ser submetida, de comum acordo, de uma só vez ou periodicamente, a uma contribuição das empresas ferroviárias que viessem a ser autorizadas a trafegarem na ponte. Cabia aos dois governos, de comum acordo, realizar os regulamentos que regeriam a utilização da ponte, quanto ao tráfego

geral, polícia, conservação de linhas férreas e fiscalização aduaneira. Quanto ao tempo de construção da ponte, o artigo 14º do tratado determinava que a República Oriental do Uruguai comprometia-se a começar a construção seis meses depois de aprovadas as plantas e inaugurá-la ao tráfego vinte e quatro meses após começadas as obras.

Pela importância que assumiu, o tratado da dívida seria reproduzido, integralmente, pelo jornal *Correio do Povo*, em sua edição de 30 de julho de 1918, assim como pelo jornal jaguareense *A Situação*, em duas edições de agosto daquele ano (SOARES, 2005). Sendo redigido nos dois idiomas, a ratificação do tratado pelos governos brasileiro e uruguaio ocorreu alguns meses depois, já em 1919. Para realizar os projetos e estudos para a viabilização das obras foi estabelecida a Comissão Mista Executora do Tratado de 1918, com parte da delegação brasileira e parte uruguaia, oficialmente instaurada em 15 de novembro de 1919, em Montevideu. As delegações eram lideradas respectivamente pelos altos comissários General Gabriel de Souza Pereira Botafogo e Virgílio Sampognaro, que já estavam atuando na comissão de limites estabelecida em função do Tratado de Condomínio do Rio Jaguarão e da Lagoa Mirim<sup>10</sup>.

Apesar dos esforços e estudos a respeito, o Instituto do Trabalho viria a apresentar sérios problemas de execução, de modo que, já em 1920, por projeto de lei apresentado à Câmara Federal pelo deputado Carlos Garcia, propunha-se a substituição do mesmo por uma linha férrea que interligasse as cidades de Melo (Uruguai) e Bagé (Brasil), e ainda por dois edifícios a serem construídos em Montevideu e Rio de Janeiro, onde se pudessem fazer exposições permanentes dos produtos agrícolas e industriais de ambos países. Mesmo não sendo aprovado o referido projeto, alguns anos depois, em 1928, através da Convenção Modificativa do Tratado de 1918, a proposta de criação do Instituto do Trabalho seria abandonada (SOARES, 2005).

Dois anos após a instauração oficial e primeira reunião da Comissão Mista, em outubro de 1921, foram entregues os planos, projetos, memoriais e demais documentos referentes à ponte sobre o rio Jaguarão. A abertura do primeiro processo de chamada à licitação de empresas para a empreitada viria a ser publicada pela imprensa tanto em

---

<sup>10</sup> Integravam a comissão brasileira Antônio de São Clemente (1º oficial da secretaria de Estado do Ministério de Relações Exteriores), Dr. João Luderitz (engenheiro e consultor técnico), Tenente-Coronel Alberto Lavenère Wanderley e Major José Ribeiro Gomes (primeiros-engenheiros), Capitão José Vicente de Araújo e Silva e Primeiro Tenente José Luiz Godolphim (segundos-engenheiros), Capitão José Antônio Coelho Netto (delegado substituto), Primeiro Tenente Onofre Muniz Gomes de Lima (delegado auxiliar) e Primeiro Tenente Omar Furtado de Azambuja (auxiliar), Sargento Antônio Veigas da Silva, e Antônio Brera (carpinteiro). Por outro lado, integravam a comissão uruguaia, além de Sampognaro, Juan Carlos Bernárdez e o Matheus Margariños Borges (secretários).

Montevidéu quanto no Rio de Janeiro, em 1924, seguida de outra no ano seguinte, pela rejeição das propostas elaboradas pelas empresas interessadas. A firma selecionada para realizar as obras foi a empresa brasileira E. Kemnitz & Cia Ltda, que seguiria os planos e projetos elaborados pela Comissão Mista, extinta em 1926.

Seis dias após o estabelecimento do contrato entre o governo uruguaio e a empresa, em 21 de fevereiro de 1927, foram solenemente inaugurados os trabalhos preliminares da construção da ponte. Determinou-se, dada a natureza bilateral do acordo, que as obras fossem coordenadas pelo engenheiro da referida firma, e fiscalizadas por um representante do Ministério de Obras Públicas do Uruguai e outro engenheiro representante do Ministério de Obras Públicas do Brasil. O engenheiro uruguaio responsável seria Quinto Bonomi (Hijo), com a ajuda do engenheiro Roque A. Aita. E como delegado do Brasil junto à Direção de Obras foi indicado o engenheiro Arnaldo Pimenta da Cunha.

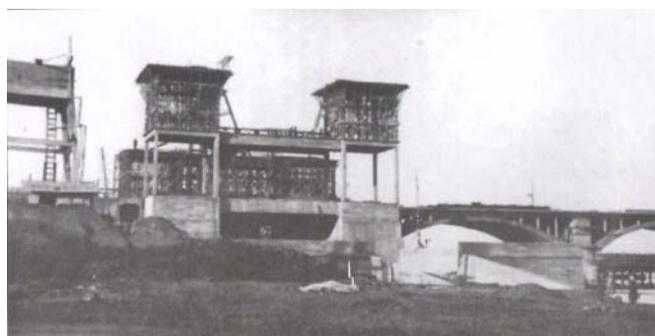
A localização escolhida para a construção da ponte situava-se no núcleo urbano já estabelecido nas duas margens do rio Jaguarão, o que requeria a desapropriação de dezoito terrenos das áreas adjacentes para a construção das cabeceiras e acessos, a maioria localizada na atual rua Uruguai. Cada um dos governos ficou responsável pela sua execução, sendo as mesmas custeadas pelo patrimônio da dívida excedente aos custos da ponte e do Instituto do Trabalho. Indicado pelo engenheiro Pimenta da Cunha, coube esta função em Jaguarão à Álvaro da Costa Franco, advogado que formalizou os acordos judiciais, a regularização de títulos de propriedade, ajuste de valores indenizatórios, além dos encaminhamentos burocráticos oficiais. Em Rio Branco, foram dezessete terrenos, localizados em áreas adjacentes e ainda num prolongamento de 1.200 metros, que corresponderia ao viaduto sobre a extensa área sujeito a alagamentos, em direção à *Cuchilla*, sendo o mapa das ruas atingidas elaborado por Quinto Bonomi (SOARES, 2005).

Em 16 de fevereiro de 1928, o Tratado sofreu modificação em função das dificuldades para viabilizar o Instituto do Trabalho, tais como zonas pouco populosas na fronteira dos dois países, questões pedagógicas no estabelecimento das disciplinas e currículos, além da dificuldade em ministrar as aulas em dois idiomas. Com a modificação do referido tratado, a verba reservada à referida fundação foi destinada à construção de duas vias férreas e instituição de um patrimônio de 200 mil pesos ouro uruguaio, voltado à despesas originadas de intercâmbio literário e científico entre Brasil e Uruguai. Uma via férrea de bitola estreita (1 metro) seria construída pelo Governo Brasileiro entre o passo do Barbosa (ponto extremo do ramal que parte da estação de Basílio) e Jaguarão, sendo o empreendimento financiado pelo Governo Uruguaio, com uma verba de 800.000 pesos ouro uruguaio, comprometendo-se o

Brasil a contribuir com a importância necessária para a satisfação do seu custo total. Já a outra, de bitola larga, seria estabelecida entre as cidades uruguaias Rio Branco e *Treinta y Tres*. No total, a estrada de ferro teria cerca de 190 quilômetros de extensão, assim compreendido o percurso entre o Passo do Barbosa e *Treinta y Tres*. Este eixo ferroviário estabelecido colocaria Jaguarão a apenas dezoito horas de Montevideú, em uma época em que se demorava cerca de dois dias e meio de viagem, quer se tratasse do percurso Rio Grande-Pelotas-Bagé-Livramento-Rivera, quer do percurso Rio Grande-Pelotas-Uruguaiana-Santa Rosa. A diferença das bitolas, entretanto, não permitiria que os trens de um país circulassem no outro. Novamente, a ambigüidade da fronteira que une e ao mesmo tempo separa. Seguem algumas imagens da construção da ponte (fig. 38, 39 e 40).



**Fig. 38:** Construção da Ponte Mauá.  
**Fonte:** SOARES, 2005, p. 77.



**Fig. 39:** Construção da Ponte Mauá.  
**Fonte:** SOARES, 2005, p. 86.



**Fig. 40:** Vista aérea da Ponte Internacional Mauá.  
**Fonte:** SOARES, 2005, p. 74.

A inauguração da Ponte Internacional Mauá ocorreu às 11hs do dia 30 de dezembro de 1930, quando autoridades brasileiras e uruguaias se encontraram no centro da ponte, onde procederam à solenidade. A ponte estava decorada com fitas com as cores das bandeiras do Brasil e do Uruguai, estendidas de uma amurada a outra e ao meio entrelaçadas, a representar o elo de união que então se concretizava naquela obra. Discursaram o Ministro de Relações

Exteriores do Uruguai, Rufino Dominguez, fala seguida da apresentação do hino oriental executado pela banda do 8º Regimento de Cavalaria, e do discurso de Maurício de Lacerda, da mesma forma, seguido do hino nacional brasileiro, interpretado pelo 3º Regimento de Cavalaria. Cortadas as fitas simbólicas, seus pedaços foram distribuídos às senhoras presentes na cerimônia, sendo os convidados recepcionados no Hotel Bornoni (prédio atualmente ocupado pelo *free-shop* Darling), em Rio Branco. À noite, as comemorações seguiram-se em Jaguarão, na Prefeitura Municipal.

Quando da celebração do 60º aniversário da Ponte Internacional Barão de Mauá, em dezembro de 1990, foi colocada na ponte uma placa alusiva ao tratado (fig. 41), com a presença de autoridades civis, militares e eclesiásticas de ambas as cidades.



**Fig. 41:** Placa Alusiva ao 60º aniversário da Ponte Mauá.  
**Fonte:** A autora, 2009.

Em 2000, outra cerimônia solene foi realizada na Ponte Internacional Mauá, com a presença do Ministro dos Transportes do Brasil, Eliseu Padilha, do Ministro de Transportes do Uruguai, Lúcio Cáceres, e do Ministro de Relações Exteriores do Uruguai, Didier Opperti, para assinatura de protocolos para a construção de uma segunda ponte, de modo a preservar a estrutura da ponte existente, bem como sua recuperação. Transcorridos dez anos da assinatura dos protocolos, em 2011, de acordo com o atual prefeito municipal de Jaguarão, José Cláudio Martins, estima-se que os trabalhos para a construção da segunda ponte tenham início no segundo semestre deste ano (SANCHES, 2011). O projeto, elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes do Brasil (DNIT) encontra-se em fase de estudo e viabilidade técnica, econômica e ambiental, procedendo-se, em etapa seguinte, ao projeto de engenharia, e posterior abertura do edital de licitação. O local escolhido para a realização da

obra foi definido tendo como parâmetro o menor impacto ambiental. Serão 16 quilômetros de comprimento, com início no viaduto da BR 116, passando pelo Cerro do Matadouro, pela localidade do Telho, até atingir a parte mais estreita do rio Jaguarão e atingir as terras uruguaias. Após a construção da segunda ponte, não será mais permitido o tráfego de veículos pesados na Ponte Internacional Mauá.

A importância da ponte ultrapassou sua dimensão econômica, diplomática e cultural para ambos os países envolvidos, destacando-se ainda pela sua arquitetura, sendo a primeira ponte de caráter internacional construída com concreto armado na América Latina (SOARES, 2005), e ainda o primeiro eixo de cruzamento fluvial fronteiro da fronteira uruguaia (GALLERO, 1997). Na década de 1970, a Ponte Internacional Mauá foi decretada Monumento Histórico Nacional pelo Governo Uruguaio. Nos dizeres do historiador uruguaio Alejo (1992, p. 42), “*ya no se podrá hablar de nuestro Rio Branco sin integrarlo a su perfil y a su paisaje*”. A ponte viria a ser declarada Monumento Nacional também pelo Brasil, em 03 de maio de 2011, sendo inscrita nos Livros do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, e no Livro do Tombo de Belas Artes, tornando-se assim o primeiro bem patrimonial brasileiro transfronteiro (IPHAN, 2011b). A escolha da Ponte Mauá como primeiro bem transnacional tombado é justificada pelo IPHAN por ser esta a primeira grande obra de infra-estrutura construída por meio da união entre dois países vizinhos, enquanto que as demais obras realizadas até então tinham o intuito de consolidar a separação, a proteção e a garantia da soberania nacional sobre os territórios fronteiros. Como ressalta o documento que propõe o tombamento da Ponte Internacional Mauá, os valores a ela associados viriam do reconhecimento da influência da cultura platina sobre essa porção do território nacional, de modo que a proposta de tombamento desse bem “vem no sentido não de diferenciar nossa cultura dos demais países da América do Sul e afirmar uma identidade nacionalista, mas ao contrário, de reconhecer o quão próximos somos de nossos vizinhos” (IPHAN, 2011d, p. 05).

## 7.2 PONTE MAUÁ: CONTEXTO FÍSICO E CONSTRUTIVO

A ponte internacional sobre o Rio Jaguarão foi construída com concreto armado, tendo sido o material escolhido em função da facilitação da construção, tendo em vista a situação dos meios de transporte de materiais empregados então. De acordo com o depoimento de Policarpo Melgar, uruguaio que trabalhou na construção da ponte, o transporte de todo o material

*[...] se hizo por via fluvial, a través de la Laguna de los Patos, Laguna Merín y Río Yaguarón, desde el puerto de Rio Grande. Se descargaba en San Servandro, frente a la Charqueada y desde allí se llevaba en lanchas hasta el lugar de trabajo; eran innumerables lanchas que llenaban transportando material y trayendo arena de todas partes. (SOARES, 2005, p. 162).*

O depoimento, veiculado no jornal Tribuna Popular, de Rio Branco, no suplemento espacial sobre a Ponte Mauá por ocasião do 60º aniversário do Tratado da Dívida de 1918, segue descrevendo algumas características da obra.

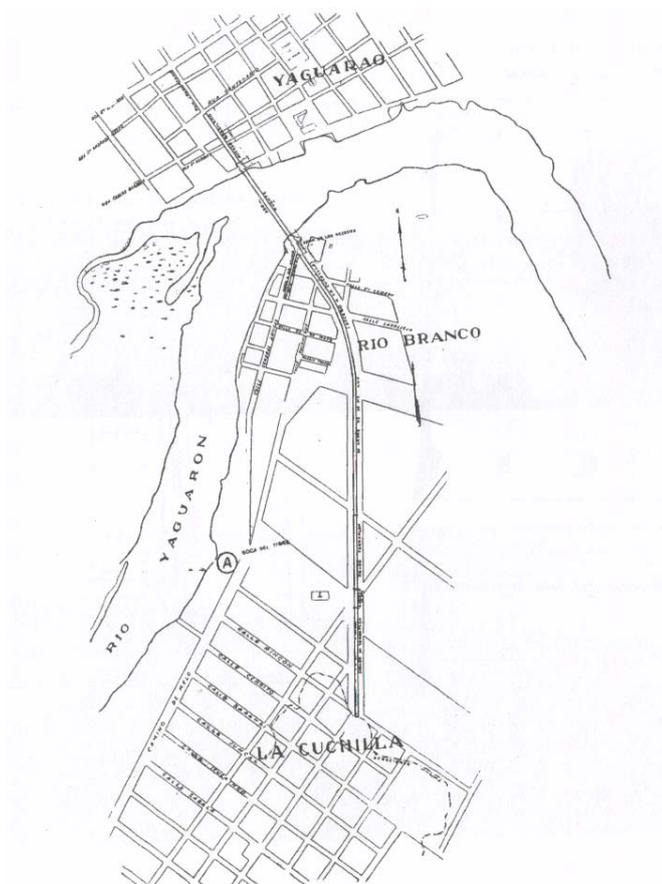
*La arena se lavaba en lo que hoy es el prado. Había maquinas sacando arena, que venía con grandísimas piedras blancas. Se las manejaba con guinchos. Había una torre altísima. El número de balsas era elevado. Tenían hasta 30 metros de largo por unos 5 de ancho. Se las manejaba con cabos. Una vez se reventó uno. Uno de los que operaba cayó todo el peso encima y lo aplastó. Concurrimos todos los obreros tratando de levantar la balsa y no pudimos. Al final, lo hicieron con máquinas, pero estaba muerto y totalmente deshecho. No era tarea fácil llegar hasta el fondo del río y poder asentar los pilotes en terreno firme. Se tuvo que cambiar de lugar porque el Ing. Bonomi constató que el eje determinado no tenía firmeza. Superado este grave inconveniente, se procedió a construir grandes cuadrados de cemento, a los que se les iba excavando la arena de un lado y del otro, de modo que iban descendiendo hasta encontrar el terreno firme. El edificio de nuestra Aduana actual, por ejemplo, está asentado sobre un pozo excavado que tiene 18.75 metros. Esos pozos profundos se cubrían con tablones y se los iba luego rellenando con cemento. Los pilotes se enterraban con una poderosa máquina que golpeaba con tremenda fuerza.(...) Cuando ya habíamos terminado y la Puente se veía tan linda, tuvimos que desmanchar todas las barracas construidas junto a la “cadeia”. Se desarmaron todas las máquinas. Todo se vendió, hasta la usina. (SOARES, 2005, p. 163).*

Incluindo os dois acessos, o comprimento da ponte alcança 2113,86 metros de extensão. A ponte é formada de nove arcos, sendo três centrais em vão de trinta metros (fig. 42). Cada arco apresenta 5,75 de flecha e o rebaixamento de um quarto a um quinto de vão. A altura da curva do intradorso dos arcos acima do plano da máxima enchente observada em 1881, que corresponde a 2,21 metros. A largura de treze metros da ponte é dividida em:

- passagem central de quatro metros para as vias férreas brasileira e uruguaia, com respectivamente um metro e 1,445 metro de bitola, ficando os trilhos da menor bitola dentro dos da maior e todos em simetria com o eixo central da ponte.
- ao lado desta passagem central, outra se faz de três metros destinada ao trânsito de veículos, em cada lado da via férrea.
- lateralmente à via de veículos, em consolos de 1,5 metros, há outra passagem destinada a pedestres.

Nas cabeceiras da ponte, encontram-se os dois postos aduaneiros, com sete metros de altura e vinte e sete de largura (fig. 43 e 44). A ponte, incluindo tais postos fiscais, assume o

comprimento total de 330 metros, não contabilizados os acessos. O primeiro, com extensão de aproximadamente 212 metros segue a mesma largura e disposição da ponte. Este acesso brasileiro é constituído por dois muros laterais de concreto armado que sustentam o aterro sobre o qual estão erigidas a passagem para a via férrea (quatro metros) –, as duas passagens laterais para veículos (três metros) e ainda as outras duas passagens para pedestres (1,5 metros). Já o acesso uruguaio divide-se em duas partes: o acesso principal, ligando a *Cuchilla* à ponte, e a rampa de acesso ao primeiro núcleo urbano que deu origem à cidade, situado às margens do rio Jaguarão. O acesso principal tem o comprimento total de 1.534 metros, distribuídos da seguinte maneira: trecho de 64 arcos de 14 metros de vão; trecho de aterro de 141,50 metros; trecho de quatro arcos de 14 metros de vão; trecho de 340,50 de terrapleno, somando-se, a esta extensão total, 37,86 metros da união dos acessos. A largura deste trecho compreendido entre a ponte e *Cuchilla*, entretanto, é de apenas 10,25 metros, sendo 1,35 sob consolo para pedestres; 5,50, para veículos, e 3,40, para a continuação da estrada de ferro.



**Fig. 42:** Planimetria geral da Ponte Internacional Barão de Mauá  
**Fonte:** BONOMI in SOARES, 2005, p. 132.



**Fig. 43:** *Puente Mauá*, vista do centro comercial de Rio Branco.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 44:** *Puente Mauá*, vista da margem uruguaia.  
**Fonte:** A autora, 2009.

Desde o início das obras até o ano de 1929, estima-se que tenham trabalhado na construção da ponte cerca de 6.215 operários, sendo que 3348 trabalharam no lado brasileiro e 2867 no lado uruguaio. Do total de operários, 2813 eram brasileiros, 2001 uruguaio, 607 portugueses, e 430 alemães, entre outros de nacionalidade austríaca, espanhola, dinamarquesa, italiana, suíça, sueca, entre outros (CUNHA in SOARES, 2005, p. 115-116).

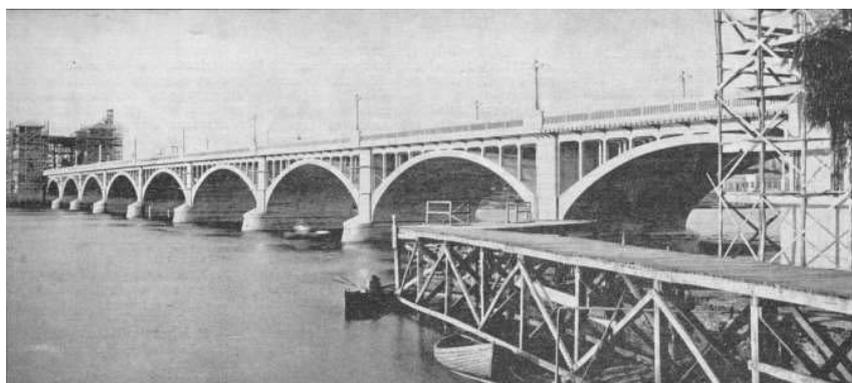
A importância da Ponte Internacional Mauá como um exemplar de cimento armado fora retratada em algumas edições da Revista do Globo, projetando-a para além da esfera

local, tanto em sua relevância diplomática quanto arquitetônica. Já em 1929, antes de sua conclusão, a imagem da ponte, bem como a descrição de sua estrutura, figurava em uma reportagem sobre construções de cimento armado na edição nº 18 dessa revista, de novembro daquele ano. Recebe ainda destaque a firma construtora, E. Kemnitz & Cia Ltda, como também algumas de suas obras no Brasil, na mesma página e na página anterior, que apresenta a propaganda da empresa.



**Fig. 45:** Ponte Internacional Mauá, Revista do Globo.  
**Fonte:** Revista do Globo, ano I, nº 18.

Da mesma forma, nove edições depois, em 1930, em reportagem intitulada Factores de Progresso, novamente a ponte, ainda em construção, era referência em uma matéria da Revista do Globo sobre o emprego de cimento armado em construções em Porto Alegre e no Brasil. Novamente é mencionada a empresa E. Kemnitz & Cia Ltda, como uma das firmas nacionais que se salientam pelas grandes construções, com obras notáveis neste gênero de construção por todo o país, tendo entre elas a ponte sobre o rio Jaguarão (fig. 46 e 47).



**Fig. 46:** Ponte Internacional Mauá, Revista do Globo.  
**Fonte:** Revista do Globo, ano II, nº 03.



**Fig. 47:** Ponte Internacional Mauá, Revista do Globo.

**Fonte:** Revista do Globo, ano II, nº 3.

Na edição seguinte, nova reportagem abordando as construções em cimento armado no Brasil, com novas imagens sobre a ponte internacional, desta vez demonstrando a perspectiva da fronteira com as duas aduanas (ainda na sua estrutura). Note-se nessa imagem (fig. 47) a presença de banhistas na margem uruguaia do rio Jaguarão, o que nos indica que a prática de utilizar o rio como balneário já figura há muito tempo no contexto rio-branquense.

### 7.3 PONTE MAUÁ: CONTEXTO SIMBÓLICO

A ponte está presente no escudo oficial de Rio Branco, idealizado e realizado por Bernardo Pilatti Fernández, e inaugurado no arco de entrada da cidade em 15 de fevereiro de 1992 (ALEJO, 1992). Figuram, entre outros elementos, a Ponte Internacional Mauá, e no listel abaixo do brasão o lema *Integración y Desarrollo* (fig. 48).



**Fig. 48:** Brasão Municipal de Rio Branco.

**Fonte:** ALEJO, 1992, s. p.

Como parte das manifestações culturais analisadas, selecionamos alguns poemas, de modo a tentar compreender como a Ponte Internacional Barão de Mauá estrutura simbolismos

no imaginário local. Dentre os poemas analisados, figuram *Puente Mauá*, de Duca Martins Marins (MARINS, 1969, s. p.); *Puente Internacional Mauá*, de Herbert Fernández (JACKSON, 2003, p. 31-33); e *Puente Mauá*, (JACKSON, 2003, p. 34). Os mesmos encontram-se em anexo nesse estudo (anexo D) e são analisados no próximo capítulo, juntamente com as manifestações culturais locais referentes ao rio Jaguarão.

As relações de flexibilidade ou permeabilidade transnacional nesse território *ponte* chamam atenção, em função da facilidade de seu cruzamento, tanto por pedestres, quanto por veículos, como carros e motos se comparados a outros passos de fronteira. A fiscalização parece branda ou mesmo, por vezes, inexistente, como em um permanente tempo de *siesta*...

As idas a campo possibilitaram observar esse constante movimento de vai-e-vem de brasileiros e uruguaios. Esse cruzamento internacional diário e aparentemente facilitado se faz através de um eixo de ligação que, apesar de propor unir o que o rio Jaguarão aparentemente mantém fisicamente separado, demarca o limite através das aduanas presentes nas cabeceiras. Entre eles transitam constantemente pessoas com sacolas de pequenos volumes, aparentemente de uso privado (não comercial), bem como carros e motos (fig. 49).



**Fig. 49:** Ponte Internacional Barão de Mauá, vista a partir de Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2009.

A permeabilidade da fronteira parece ser reforçada pela utilização da plataforma que liga a Ponte Internacional Barão de Mauá e a área de concentração dos *free-shops* ao núcleo urbano de Rio Branco. Essa plataforma, que se estende até encontrar o centro comercial da cidade, é apropriada por alguns jaguarenses para praticar caminhadas (fig. 50 e 51). Esse é um

importante elemento de análise, a considerar que se estabelece o cruzamento e uso do território uruguaio adjacente ao brasileiro para práticas corriqueiras ou usuais como o exercício físico, ou para compras cotidianas, em função da vantagem de preços livres de impostos oferecidos pelos estabelecimentos comerciais uruguaio. Mesmo sendo esse território caracterizado por um contexto lingüístico diferente, que possui como limite político um caudaloso rio e nas cabeceiras de sua ponte duas aduanas, as práticas cotidianas parecem ignorá-las. E isso não se processa apenas com os habitantes de Jaguarão, pois o mesmo ocorre em sentido inverso, com habitantes de Rio Branco em busca de produtos e serviços naquela cidade, que não se limitam a compras, mas ainda ao usufruto de serviços como restaurantes.



**Fig. 50 e 51:** Plataforma de ligação entre *el Puente Mauá* e *Cuchilla*.

**Fonte:** A autora, 2009; 2010.

## 8 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Para proceder à análise, retoma-se Berque, a partir do entendimento da paisagem como marca e matriz, bem como da categoria de bem patrimonial Paisagem Cultural, conforme proposta pela UNESCO, e de Paisagem Cultural Brasileira, conforme proposta pelo IPHAN, para aprofundar o entendimento das fronteiras (físicas e simbólicas). De acordo com Berque (1998), a paisagem apresenta-se como uma marca, uma geo-grafia, que o grupo imprime no território, e cuja grafia o reflete. Ao mesmo tempo é uma matriz porque participa dos esquemas de percepção, concepção e ação – ou seja, da cultura -, que canalizam, em certo sentido, a relação de uma sociedade com o espaço e com a natureza. As marcas constituem matrizes, condições para a ação e transformação humana da paisagem.

Considerando as materialidades e os simbolismos componentes da paisagem, essa concepção se aproxima das definições propostas tanto pela UNESCO quanto pelo IPHAN. Pelo órgão internacional, a Paisagem Cultural é entendida como locais que representam o trabalho combinado da natureza e dos indivíduos, sendo ilustrativas da trajetória histórica da sociedade humana e seus assentamentos, sobre a influência de contingências físicas e/ou oportunidades apresentadas pelo ambiente natural, bem como pelas sucessivas forças social, econômica e cultural, que nelas interferem.

No Brasil, a categoria de Paisagem Cultural Brasileira é proposta pelo IPHAN como uma “porção peculiar do território nacional, à qual a vida e a ciência humana imprimiram **marcas** ou atribuíram **valores**” (DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, 2009, p. 17, grifo nosso). Torna-se difícil estabelecer um comparativo e uma caracterização geral do entendimento brasileiro da paisagem cultural na esfera patrimonial, visto que os documentos oficiais são até certo ponto genéricos e que ainda são raras as certificações da instituição para tal concepção patrimonial. Entretanto, tendo em vista que o Brasil é signatário da Convenção da UNESCO de 1992 que criou a categoria de bem patrimonial Paisagem Cultural, e pela similaridade de sua definição, uma breve análise dos bens inscritos na Lista do Patrimônio Mundial como tal pode indicar caminhos para maior compreensão, principalmente no que se refere ao objeto de estudo dessa investigação. Inicialmente, parece ser marcante o elemento *água* na configuração das paisagens classificadas como tal no rol patrimonial mundial. Trata-se de uma característica já destacada desde as primeiras inscrições de Paisagens Culturais na Lista do Patrimônio Mundial, conforme estudo de Fowler (2003), que analisa os dez anos de vigência dessa categoria de bem patrimonial na UNESCO. De acordo com a análise feita, a água e sua variedade de manifestações – mar, rios, lagos naturais e artificiais, ou em algumas formas de

gerenciamento como irrigação e fonte de alimento – constava em grande parte das paisagens inscritas na Lista do Patrimônio Mundial.

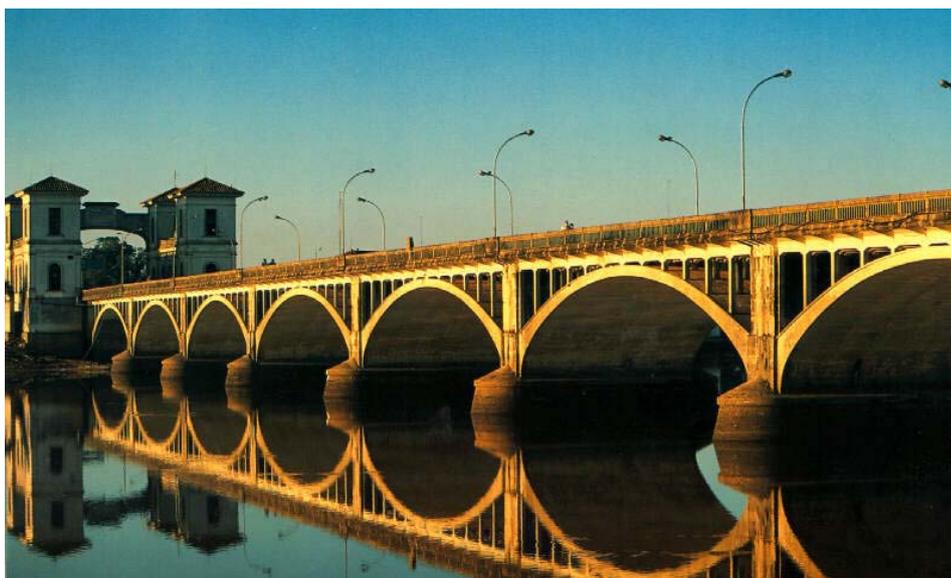
Está presente naturalmente mas de forma agenciada para fins estéticos e funcionais em Sintra, com sua vegetação subtropical, e de modo supreme em Aranjuez (Espanha), onde o Rio Tagus foi modificado. A água é usada de modo decorativo e mais formalmente em grandes paisagens ornamentais, a maioria das quais na Lista Mundial não são oficialmente paisagens culturais, mas notavelmente em uma, o Jardim Real de Dessau-Worlitz, Alemanha. [...] água é ou era comumente usada em paisagens culturais como em outros lugares para transporte e deleite, como ao longo do Loire, por exemplo. Água, e particularmente o mar, está também presente de forma significativa ambientalmente em Portovenere/Cinque Terre no noroeste da costa italiana, por exemplo [...]. (FOWLER, 2003, p. 21, tradução nossa).

Analisando a atual lista de paisagens culturais certificadas pela UNESCO, constata-se que o elemento *água* e suas manifestações continuam presente em grande parte de tais bens inscritos na Lista do Patrimônio Mundial. Entre elas, oito possuem essa vinculação expressa em sua denominação, sendo as sete primeiras relacionadas a rios, e a última a um arquipélago: Paisagem Cultural e Remanescentes Arqueológicos do Vale Bamiyan, no Afeganistão; Paisagem Cultural de Fertő/Neusiedlersee, entre Áustria e Hungria; Vale do Rio Loire entre Sully-sur-Loire e Chalonnes, na França; Vale de Dresden Elbe e Vale do Alto Médio Reno, na Alemanha; Paisagem Cultural do Vale do Rio Orkhon, na Mongólia; Região Vinícola Alto Douro, em Portugal; e o Arquipélago Vega, na Noruega.

Outro elemento a destacar é a presença de cinco paisagens culturais em áreas de fronteira. Na fronteira entre Alemanha e Polônia, encontra-se o Muskauer Park; na fronteira entre Áustria e Hungria, situa-se a Paisagem Cultural de Fërto/Neusidlersee; na fronteira entre Espanha e França, encontram-se os Pirineus – Monte Perdu; na fronteira entre Itália e Suíça, situa-se a Linha Férrea de Rhaetian nas Paisagens de Albula/Bermina; e na fronteira entre Lituânia e Rússia, o Istmo de Curonian.

Tomando o rio Jaguarão e a Ponte Internacional Barão de Mauá como paisagem-marca, em suas materialidades, e paisagem-matriz, manifesta nas práticas e manifestações culturais das populações de Jaguarão e Rio Branco, busca-se analisar sua inter-relação a partir da possibilidade dos marcos limítrofes configurarem-se em uma paisagem cultural brasileira, propondo a ampliação da questão patrimonial a partir de uma ótica transfronteiriça, entendendo-se como tal a articulação interligada dos lados ou cidades situados na linha de fronteira, que só podem ser melhor compreendidos em sua continuidade na rede urbana do outro lado da linha política.

Inicia-se essa análise a partir de uma imagem da Ponte Internacional Barão de Mauá que consta no site do Ministério dos Transportes. Sendo a paisagem considerada um objeto de apropriação estética, sensorial, e entendendo-se que a coisa percebida e sua representação existem simultânea e simbioticamente (MENESES, 2002), propõe-se a utilização da imagem abaixo para começar a percorrer as construções de sentido associadas a ela e ao rio.



**Fig. 52:** Ponte Internacional Barão de Mauá.

**Fonte:** MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2010<sup>11</sup>.

A placidez das águas que refletem os arcos da ponte à perfeição de esferas tem seu duplo no caminho de 330 metros que ela constrói. Se, conforme aponta o Ministério dos Transportes, a ponte hoje estaria lá para unir o que o rio separa, tal afirmação não parece ser tão clara, ou tal fato não ser tão óbvio... Tendo nos elos de concreto armado refletidos nas águas do rio Jaguarão a possibilidade de representar os elos de ligação entre as povoações fronteiriças de Jaguarão e Rio Branco, seu reflexo nas águas instiga outro questionamento: sendo os elos da ponte apenas reproduzíveis à perfeição em sua circularidade a partir de seu reflexo nas águas do rio Jaguarão, não seria a partir de uma relação de complementaridade rio-ponte que se faz/estabelece essa fronteira diariamente? Para além das aparências, o que de fato une e o que de fato separa nessa fronteira? Como o artificial se transforma no que realmente existe, tanto perene como passageiro?

Para além das materialidades, mas ainda a partir delas, as experiências em campo possibilitaram uma aproximação às imaterialidades, aos usos, valores e sentidos atribuídos ao

<sup>11</sup> Disponível em <[http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt\\_divisa/br116-pt\\_jaguarao/GPTJAGUA.HTM](http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt_divisa/br116-pt_jaguarao/GPTJAGUA.HTM)>  
Acesso em 15 de agosto de 2010.

limite político, que por sua vez conduz a criação de uma série de limites de outra natureza. Considerando que a paisagem representa mais do que simplesmente o visível, os remanescentes físicos da atividade humana sobre o solo, mas que ela participa ainda do sistema de valores humanos, definindo relacionamentos complexos entre as atitudes e a percepção sobre o meio (LUCHIARI, 2001), as observações realizadas *in loco* sustentam as construções de sentido acerca do limite político, materializado oficialmente no rio Jaguarão e manifestando ainda na Ponte Internacional Barão de Mauá com as placas e os dois postos aduaneiros, os acordos entre os dois países.

Tradicionalmente, o imaginário em torno das fronteiras as via como limite da soberania nacional, linha de separação, e, desse modo, vinculado à noção de potencial atrito internacional. Em um contexto contemporâneo, com a globalização e os imaginários a ela associados, entre eles a de um mundo sem limites físicos aos territórios, surgem novas percepções a respeito das fronteiras. Entretanto, nos espaços de fronteira entre Brasil e Uruguai, e especificamente na fronteira entre Jaguarão e Rio Branco, o que aparentemente se percebe é, não a transição do imaginário do limite político para a anulação desse mesmo limite, mas a convivência de ambos na articulação de um espaço fronteiriço e de seus sujeitos, dualidade que remonta às disputas territoriais das coroas ibéricas e marcadas pela presença militar que, ato contínuo, induziam e estabeleciam redes de intercâmbio de caráter complementar, com destaque ao contrabando. Esse imaginário (ou imaginários) ambíguo de separação-contato pode ser percebido nos usos da ponte e do rio, mas ainda nas manifestações culturais como músicas e lendas, que se tornaram, para esta investigação, uma rica fonte de dados e de compreensão desse *entre-lugar(es) fronteira*.

Para tornar mais claro o percurso reflexivo da análise do que separa e o que une Jaguarão e Rio Branco, retoma-se a paisagem-marca, ou materialidade da paisagem objeto dessa investigação, para então aprofundar sua dimensão simbólica. Retomando o conceito de Sauer (1998), a paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural (ou que não possui traços de presença humana), por um grupo cultural, na qual a cultura figura como agente, a área natural como meio, sendo a paisagem cultural o resultado dessa interação. Como meio natural têm-se o rio Jaguarão e planícies circundantes, incluídos nas possessões em disputa das coroas ibéricas ao longo dos séculos XVII e XIX. Por ocasião do Tratado de Santo Ildefonso (1777) e do estabelecimento dos campos neutrais, a indefinição dos limites e dos marcos que o representavam levou à gradual ocupação dessa porção espacial que hoje compreende os municípios de Jaguarão e Rio Branco. Nessa área, o rio Jaguarão teve papel

determinante para a apropriação e desenvolvimento das povoações, pela sua comunicação, via Lagoa Mirim, com o Oceano Atlântico.

Nos primórdios do conflito, o atual território de Jaguarão fora ocupado por uma guarda espanhola, o *Fortin de La Laguna*, ficando a guarda portuguesa em localização mais afastada do rio. Motivos políticos e a necessidade facilitar a obtenção de mantimentos alimentícios e presença de médicos, levaram ao traslado da tropa espanhola para a outra margem do rio e à ocupação portuguesa dessa porção territorial. Funda-se a Guarda da Lagoa e do Serrito em uma margem (Jaguarão) e da Guarda de Arredondo, na outra margem do rio. A partir de então, os núcleos urbanos e suas áreas rurais circundantes, como se pôde verificar na caracterização dos dois municípios e na sistematização das materialidades do rio, estabeleceram intensa rede de colaboração e intercâmbio, oficiais e oficiosas, de modo a viabilizar seu desenvolvimento, dado o afastamento dos respectivos centros decisórios e seu isolamento viário, contando, por um longo tempo, apenas com as condições do curso fluvial para o transporte de carga e de pessoas, para outras áreas, ou apenas para o outro lado do rio.

A própria localização dos núcleos urbanos pode ser atribuída em grande medida ao rio Jaguarão, sendo desenvolvidos da zona portuária em direção ao interior de seus territórios nacionais. Jaguarão manteve seu núcleo urbano a partir do traçado inicial das ruas, que tinham como ponto de partida o rio, por desenvolver-se sobre uma elevação suave a partir da margem.



**Fig. 53:** Eixos urbanos definidos pelo fluxo comercial da fronteira Jaguarão – Rio Branco.  
**Fonte:** MIRANDA, 2002, p. 372.

Além disso, grande parte dos materiais que adornam as fachadas, bem como alguns estrangeiros responsáveis pelas técnicas arquitetônicas implementadas no conjunto arquitetônico da Jaguarão e de outras cidades meridionais do Rio Grande do Sul, foram trazidos por embarcações através do rio Jaguarão, como nos aponta Santos (2007). Incluem-se nessa situação tanto os elementos construtivos das residências e estabelecimentos comerciais como os materiais construtivos da Ponte Internacional Barão de Mauá, reforçando o caráter de complementaridade rio-ponte na articulação dessa fronteira particular, desde suas origens.

Outra característica que parece interessante destacar é que, em função dessa mesma declividade suave que caracteriza o trecho central de Jaguarão, a partir de algumas ruas centrais, é possível visualizar o rio a algumas quadras de distância (fig. 54, 55 e 56), assim como no antigo núcleo urbano de Rio Branco, atual centro comercial dos *free-shops* (fig. 57). E onde se vê o rio, se vê fronteira.



**Fig. 54 e 55:** Vista do rio a partir de rua central de Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.



**Fig. 56:** Vista do rio a partir de rua central de Jaguarão.  
**Fonte:** A autora, 2010.

**Fig. 57:** Vista do rio a partir de rua de Rio Branco.  
**Fonte:** A autora, 2010.

O município de Rio Branco, apesar da situação inicial junto às margens do rio Jaguarão, onde hoje se localizam os *free-shops*, teve seu centro comercial e residencial

transferido para a *Cuchilla*, um ponto mais elevado da cidade, em função das constantes enchentes do rio. Entretanto, as margens do rio permaneceram sendo utilizadas pela população local, pelo que pode-se observar do estado de conservação de algumas casas mais antigas, ainda habitadas, ou ainda por alguns dos atuais imóveis que abrigam as lojas do núcleo comercial adjacente à ponte serem de períodos anteriores à instalação dos *free-shops* na área. Mesmo com a transferência, ainda se processava o deslocamento da população do centro à vila às margens do *Yaguarón* com o intuito de vender e trocar mercadorias com a população na outra margem. Tal deslocamento das funções comerciais, residenciais e administrativas de Rio Branco levou à construção da plataforma que liga a área urbana da cidade à Ponte Internacional Mauá, e que não só articula a ligação entre os dois núcleos – centro e área dos *free-shops* – mas ainda é apropriado por jaguarenses como uma extensão de seu território, no qual pôde-se ver algumas pessoas realizando caminhadas, ou seja, conotando-lhe não apenas a dimensão do lazer, mas ainda permitindo especular sobre uma apropriação simbólica desse trecho. Apesar de o rio e a ponte conectarem Jaguarão e Rio Branco, e dos postos aduaneiros demarcarem a fronteira, cruzá-la para praticar esportes do lado de *allá* parece trivial como estar no seu próprio território nacional. Infelizmente, grande parte das construções referentes aos primeiros períodos de ocupação dessa área foram destruídas ou modificadas, não se encontrando registro sobre a presença de construtores estrangeiros ou da importação de elementos ornamentais às fachadas, o que nos impede de se considerar que nessa cidade houvesse, tal qual Jaguarão, a vinculação das características arquitetônicas ao rio.

À importância comercial do Jaguarão na exportação e importação de produtos da região, dissociam-se suas características físicas, marcadas por áreas de assoreamento constante, trechos com leito de pedra ou bancos de areia, ou ainda problemas dos ventos destacado nos relatos. Essas características se, por um lado, dificultavam o escoamento da produção, por outro, facilitavam o cruzamento do rio nos denominados – e não poucos – passos de fronteira, possibilitando as trocas comerciais legais e *fronteiriças*, assim como um contato maior entre as populações separadas/unidas pelo rio Jaguarão (fig. 58 e 59), além de viabilizar a extração de areia.



**Fig. 58:** Rio Jaguarão.  
**Fonte:** INSTITUTO MERIDIONALIS DE ESTUDOS DA FLORA, 2010<sup>12</sup>.



**Fig. 59:** Rio Jaguarão.  
**Fonte:** INSTITUTO MERIDIONALIS DE ESTUDOS DA FLORA<sup>13</sup>.

Elemento determinante para a localização das primeiras guardas militares espanhola e portuguesa, o rio Jaguarão e a Lagoa Mirim, a partir de 1909, passam a servir de baliza para o estabelecimento da fronteira entre Brasil e Uruguai, atuando como elemento de demarcação da linha que separa e simultaneamente une os habitantes dos municípios analisados. Mesmo em períodos anteriores, com o domínio da soberania brasileira sobre o rio e a lagoa, relatos e depoimentos de viajantes e moradores de Jaguarão registram a presença de barcos uruguaios cruzando tais águas, o que parece indicar que o limite político é negociado e pode ser transposto, considere-se que estabelecer limites em um corpo d'água, mesmo que a primeira vista pareça um obstáculo maior ao cruzamento, pode ser, ao contrário, um eixo facilitador, como aponta Martin (1998). Sem muros, apenas a linha indivisa da água como barreira, como impedir o cruzamento dessa linha que se invisibiliza?

O condomínio das águas do rio Jaguarão e Lagoa Mirim possibilitou um maior contato entre as populações de Jaguarão e Rio Branco, com a instalação de balsas e barcos que realizavam diariamente a travessia entre as duas cidades, e pela quantidade de embarcações, pode-se estimar a movimentação nessa fronteira. Os relatos históricos registram que a relação de complementaridade estabelecida entre as duas povoações apresentou uma dinâmica forte, chegando inclusive a haver padres encarregados dos serviços religiosos e educacionais em Jaguarão, que ministravam missas em Rio Branco, conforme o relato do belga Paul Aertgeerts, em 1901. Por ocasião da ausência de padre na cidade de Rio Branco, o cônego belga relata sua experiência ao ministrar uma missa nessa cidade, retratando-nos ainda o que aparenta ser a facilidade da travessia do rio Jaguarão de balsa entre as duas cidades, e dessa forma, a facilidade do cruzamento do limite, uma vez que, nas palavras de Aertgeerts, pela

<sup>12</sup> Disponível em <[http://4.bp.blogspot.com/\\_1FC8dE260aI/TKp6ec8I-oI/AAAAAAAAAPY/NcxphA-ZYM/s1600/Rio+jagurao4.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_1FC8dE260aI/TKp6ec8I-oI/AAAAAAAAAPY/NcxphA-ZYM/s1600/Rio+jagurao4.jpg)> Acesso em 05 de dezembro de 2010.

<sup>13</sup> Disponível em <[http://3.bp.blogspot.com/\\_1FC8dE260aI/TKp7Xkif4QI/AAAAAAAAAP0/DM-AsXo\\_Rqk/s1600/Rio+jagurao2.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_1FC8dE260aI/TKp7Xkif4QI/AAAAAAAAAP0/DM-AsXo_Rqk/s1600/Rio+jagurao2.jpg)> Acesso em 05 de dezembro de 2010.

proximidade, era muito fácil “voltar as costas ao Brasil e ir juntar-se aos nossos vizinhos de ascendência espanhola”, já que “a balsa desliza, e pronto estamos no Uruguai” (AERTGEERTS in SOARES e FRANCO, 2010, p. 63 e p. 64, respectivamente). Não apenas no que se refere ao ensino, mas ainda à questão de saúde percebe-se, através dos relatos, a relação de proximidade entre Jaguarão e Rio Branco. Conforme nos aponta Schooners (in SOARES e FRANCO, 2010, p. 111-112), em relação aos conflitos entre *blancos* e *colorados*,

[...] outra vez fomos credenciados junto ao ambulatório da Cruz Vermelha, em Artigas, a apenas quatro minutos de nosso Colégio. Lá, a Vila está de prontidão: carros, leitos e tendas de hospital. Se houver um combate na Vila, iremos assistir aos feridos e moribundos. [...] Amanhã atravessarei o rio para ver como está. [...] Como sói acontecer nestas circunstâncias, muitos brasileiros foram juntar-se aos revolucionários, quer por excitação, quer por vingança ou ainda para fazer fortuna. Em contrapartida, muitos fugitivos uruguaios vêm abrigar-se em Jaguarão e em tão grande número passam a ser uma ameaça à segurança pública, principalmente à noite. Agora já andam pela casa de seiscentos ou setecentos, a maioria sem meios de subsistência. Se a luta demorar mais alguns meses, para não morrer de fome, devem lançar mão aos meios extremos.

A importância do rio no que se refere à sua funcionalidade como elemento de aproximação da população de Jaguarão e Rio Branco, bem como à sua função comercial de escoadouro da produção de ambas, foi decrescendo a partir de construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, em 1930, e da linha ferroviária no ano seguinte, que viabilizou ainda mais as trocas comerciais e a logística de transporte entre Brasil e Uruguai e, especificamente, entre Jaguarão e Rio Branco. Assim, o que aparentemente parecia separado pelo rio Jaguarão, pôde ser unido pelo novo eixo de ligação viária, que possibilitava o trânsito tanto do trem, quanto de carros e pedestres. Outro panorama das relações de complementaridade entre as duas cidades, e a permeabilidade dessa fronteira, é dada por Silveira de Lima, advogado que viveu parte de sua infância em Jaguarão, entre 1951 e 1954, e que apresenta, a partir de seu relato, como práticas comuns ou rotineiras podiam ser realizadas *além fronteira*.

[...] como muita gente, comprávamos pão no Uruguai, cabendo a mim atravessar dia sim, dia não, a Ponte Internacional Mauá com essa missão, às vezes enfrentando nevoeiro e o vento miniano tão frio e tão forte, que parecia querer me lançar nas águas do rio, inflando insistentemente minha capa de lã provida de capuz. Na aduana uruguia, era obrigado a exibir meu atestado de vacinação contra varíola. [...] Eu costumava muito ir ao cinema da vizinha Rio Branco nos domingos, porque o preço era menor e os programas eram duplos, isto é, com duas “películas”. Às vezes saía assombrado do cinema porque os filmes eram trágicos, com cenas de crimes brutais, e não havia o controle de idade para os espectadores como no Brasil. [...] A emissora [rádio Cultura, ZYU-7, única emissora de rádio local] tinha programa de calouros infantis, dos quais tive a honra de participar, transmitia jogos de futebol e até julgamentos da justiça criminal. Atendia também o público

uruguaio aceitando suas dedicatórias e mantendo uma parte da discoteca a seu gosto. Jaguarão, como Rio Branco, era uma cidade bilíngüe. Para ser admitido no comércio era imprescindível falar correntemente português e espanhol. (SILVEIRA DE LIMA in SOARES e FRANCO, 2010, p. 134-135).

A ação humana sobre determinado território e a transformação da paisagem natural resulta de um processo complexo, produto de pensamento, conhecimento e valores humanos que organizam e utilizam o território de determinada maneira. Nessa paisagem específica, ocorre a adoção de um elemento natural, o rio Jaguarão, e sua apropriação como elemento simbólico, a sinalizar politicamente o limite da soberania nacional brasileira e uruguaia, apesar da relativa facilidade de seu cruzamento ou transposição. Já a produção de um novo contexto material altera a paisagem e introduz novas funções, valores e objetos (LUCHIARI, 2001). Nesse sentido, se pode traçar a seguinte linha do tempo: num primeiro momento de ocupação dessa porção territorial, o Jaguarão ou *Yaguarón* foi apropriado como o elemento de fixação e de separação (oficial e/ou política) entre as possessões portuguesa e espanhola e, posteriormente, os países Brasil e Uruguai; em um segundo momento, por já apresentar-se relativamente estável e delimitada este limite – e mesmo durante as disputas territoriais militares –, o rio foi apropriado como elemento facilitador do cruzamento, do contato comercial e cultural com *el otro*, com o *lado de allá*, com a outra margem. Com a construção da ponte, o Jaguarão aparentemente volta a ser assumido simbolicamente como obstáculo, a ser vencido pela ponte, que passa a simbolizar a possibilidade de aproximação das populações vizinhas, pela maior facilidade de seu cruzamento frente às águas limítrofes.

O rio inicialmente constitui a linha, depois dilui essa mesma linha, pelo seu cruzamento constante e pela divisão de sua soberania e, conseqüentemente, de seu aproveitamento e uso. Depois, volta a representar novamente a linha – concebida como obstáculo natural<sup>14</sup> –, contraposto, mas ao mesmo tempo amparado pela ponte, que parece viabilizar de modo mais facilitado o trânsito, porém reforça o caráter político da fronteira materializado nas aduanas, em um caráter retroativo ou recursivo. Pode-se ver, assim, que as funções que os elementos que caracterizam essa fronteira, e a paisagem considerada nesse estudo, sofreram modificações que lhes consagraram novas funcionalidades e novos usos ao longo do tempo.

Apesar da tentativa de sistematizar a análise, percebe-se a indissolubilidade das materialidades e simbolismos, ou das características do meio físico e da apropriação humana material e simbólica desse meio. Desse modo, trata-se, a partir de agora, dos simbolismos

---

<sup>14</sup> Para alguns segmentos e atividades pois, conforme pudemos constatar no trabalho de campo, parte das trocas, principalmente pela via do contrabando, são realizadas no rio.

inerentes aos marcos fronteiriços, sendo estes amparados pelas materialidades. Ao tomar a paisagem cultural como emergência, cujas qualidades se apresentam pela interação entre as partes, que produzem qualidades que não estão presentes nas partes isoladas ou no todo, mas em sua dinâmica relação, somente podemos analisá-la em sua composição conjunta material e intangível, ou, conforme Berque (1998), em seu duplo marca e matriz.

Retoma-se o questionamento: o que separa e o que une na fronteira entre Jaguarão e Rio Branco? Sendo a fronteira simultaneamente esfera de separação e primeiro ponto de tangência entre dois países (SCHÄFFER, 1990), o que articula a divisão e o que articula a união, o cruzamento do limite? A complexidade e ambigüidade dos dados levantados a partir das manifestações culturais locais parecem indicar justamente a condição de fronteira em si.

Sendo nos usos que se concentram os significados mais profundos da paisagem (MENESES, 2002), percebe-se a ambigüidade dessa paisagem, que simultaneamente divide e estimula a passagem, imprime diferentes nacionalidades a cada uma das margens, e impõe-se com um caudaloso rio e uma imponente ponte, marcada em suas cabeceiras pelos postos aduaneiros, mas se converte ainda em espaço de lazer, articulando a coexistência de uma lógica militar e outra de fruição estética e de lazer. Tem-se a apropriação das margens do rio como ponto de encontro, e de aproveitamento, inclusive, da linha de fronteira, percebido pela prática de alguns esportes náuticos que parecem ignorar a divisibilidade política, na indivisibilidade das águas do Jaguarão. Um elemento interessante que surgiu durante a análise foi a comparação de imagens mais antigas, que acabaram por atestar, juntamente com o livro de depoimentos de moradores e viajantes em Jaguarão, que alguns dos usos atribuídos ao rio mantêm desde períodos anteriores até a atualidade. Um deles é a prática do banho na margem uruguaia, observada durante a pesquisa, entre 2009 e 2010, e já se realizava em 1930, como registra a imagem da Revista do Globo, quando do anúncio da construção da Ponte Internacional Mauá.



No que se refere à Ponte Internacional Barão de Mauá, seu uso tende a se limitar ao trânsito de carros e pedestres, não se articulando em si como espaço propriamente de lazer, na mesma proporção dos usos do curso fluvial. Entretanto, mesmo o seu uso restrito ao

cruzamento da fronteira e estabelecimento de comunicação viária Brasil – Uruguai, ou Jaguarão – Rio Branco, oferece também oportunidade de reflexão sobre a articulação do(s) limite(s) dessa fronteira particular. Inicialmente, o que mais chama a atenção é a permeabilidade do limite, ou melhor, do seu cruzamento. É constante e diário o trânsito tanto de pessoas como de veículos automotores pelos seus 330 metros de extensão. Em compensação, forma poucas as oportunidades em que se pôde verificar a fiscalização dos veículos ou das pessoas, de suas sacolas e bagagens. O cruzamento parece facilitado, apesar da imponência das torres das aduanas que se erguem das cabeceiras da ponte – e sua função de fiscalização justamente pelo caráter de fronteira e pela existência do limite político –, e da linha vermelha que sinaliza esse limite na ponte, diante de sua invisibilidade nas águas do Jaguarão/Yaguaron (fig. 60).



**Fig. 60:** Linha demarcatória do limite político entre Brasil e Uruguai.  
**Fonte:** A autora, 2009.

A fiscalização, branda, em seu clima de *siesta*, desperta em tempos de feriados ou datas comemorativas, quando ocorre a invasão – agora pacífica – de brasileiros em busca dos *free-shops* e do comércio de Rio Branco. Passado o ápice da batalha e do desejo de cruzar o limite, e a ênfase na manutenção – e demonstração – do limite, da lembrança da existência do lado de cá e *del outro lado*, do nós e dos *otros*, a fronteira e sua dinâmica parece retomar seu ritmo, articulando um *nosotros*.

O *nosotros* não indica uma condição permanente ou completa de superação do limite, mas ao assumirem tal condição de vizinhança marginal – não apenas do rio, mas de sua condição ex-cêntrica, de estar fora ou longe do centro – a permeabilidade e fluidez do limite

volta a figurar no território ponte no tocante à fiscalização aduaneira, sendo tal ciclo somente interrompido por uma nova invasão daqueles que, em sua maioria turistas, não compartilham das ex-centricidades locais, e passam então a se configurar nos *outros*. Note-se que o fluxo humano se dá em ambas as direções, apesar de parecer mais evidente na direção Brasil-Uruguai. Historicamente, o movimento toma a direção das facilidades comerciais, ora *acá*, ora *allá*. Entretanto, se pôde verificar carros uruguaios cruzando a fronteira, e também pessoas que voltavam com sacolas, ou mesmo sem elas, pois há uruguaios que trabalham em ambas cidades, ou que, por vezes, trabalham em uma e residem em outra, por opção ou por contingências matrimoniais binacionais. Como diria um dos interlocutores, um homem de meia idade de Rio Branco casado com uma jaguareense, trata-se de um “casamento Mercosul”, afirmação arrematada por sua esposa, após um breve momento de silêncio, “...é fronteira, né?...” o que parece exemplificar a condição de inevitabilidade da fronteira apontada por Sánchez (2002).

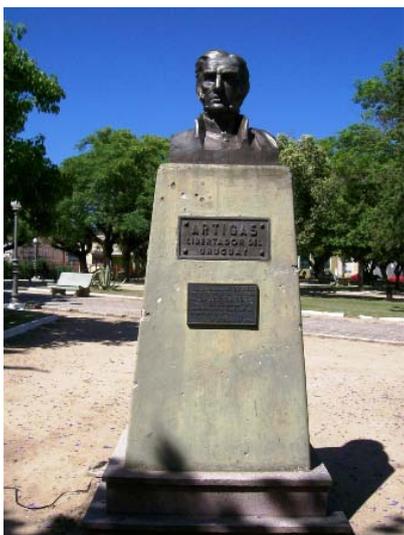
A permeabilidade dessa fronteira se manifesta não apenas no trânsito contínuo, mas nas trocas e manifestações culturais locais. Em Jaguarão, verificou-se a recorrência de denominações de estabelecimentos comerciais que referenciavam a fronteira, o Uruguai, o rio Jaguarão, a ponte, e outros temas relacionados: Hotel Fronteira, Lanches Fronteira, Agropecuária Fronteira, e Refrigeração Fronteira; Casa de Carnes Uruguay, Agropecuária Uruguay, Padaria e Confeitaria Uruguai, a própria denominação da rua que desemboca na Ponte Internacional, rua Uruguai, bem como Lancheria Chivito D’oro, e Loja Casa Montevideo. Com referência à denominação Jaguarão, encontram-se: Casa de Carnes Jaguarão, Agropecuária Jaguar, Distribuidor de Areia Jaguar, Farmácia Jaguareense, e Posto de Gasolina Jaguar. Verifica-se ainda a referência à configuração física do território na Casa de Carnes Pampeana, situada no Mercado Público Municipal de Jaguarão. Destaca-se ainda a Casa Rio e o Restaurante Imperium Ponte. De modo geral, pode-se destacar a relação entre parte dos estabelecimentos citados e o vínculo com o elemento ou condição *fronteira*, bem como com o território nacional contíguo, *Uruguai*, e ainda com a denominação da própria cidade, *Jaguarão*, e sua origem a partir da lenda do *Jaguar*, ou mesmo com a atividade pecuária. Esses elementos permitem levantar algumas possibilidades, tais como a relação das casas de carne e agropecuárias com a atividade pecuária, que por muito tempo foi predominante e possibilitou certo acúmulo de riqueza, facilitado pela condição fronteiriça não apenas pelo contrabando do gado, mas pela presença de estâncias brasileiras em solo urguai. Em Rio Branco, não encontramos relação entre as denominações dos estabelecimentos comerciais de nosso objeto de estudo.

Não só nos usos da Ponte Internacional Barão de Mauá e do rio Jaguarão encontram-se subsídios para a interpretação das construções de sentido elaboradas pelos sujeitos. Dentro dessa perspectiva, retomam-se nesse momento as manifestações culturais que versam sobre o rio e a ponte, começando justamente com aquela referente à denominação do curso fluvial: a lenda de Jaguar. Trata-se, de modo geral, de um animal lendário específico dessa área que se alimenta do corpo de pessoas que se aventuram às margens do rio Jaguarão. Se o rio é morada do monstro, e se ele se alimenta daqueles que dele se aproximam, pareceria correto afirmar que o rio, simbolicamente, representa perigo. Perigo para quem se aproxima de suas barrancas que, escavadas pelo monstro, desabam e lançam a vítima à água. Retomando-se a formação desse território em seu caráter militar, o rio Jaguarão fora um dos fatores determinantes a marcar ou sinalizar o lado de cá e o *lado de allá*.

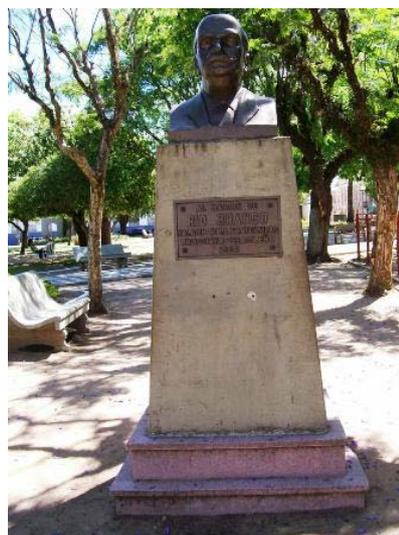
Como marco limítrofe, que a princípio não deveria ser cruzado, a lenda parece reforçar o caráter do perigo do além, do perigo inerente à aproximação da linha de fronteira simbolizada pelo elemento natural. No rio estava o inimigo à espreita, em constante vigília para o ataque. Se aproximar dele, ou ainda cruzá-lo, significaria risco à sobrevivência – não apenas da sobrevivência física e individual, mas ainda da sobrevivência do grupo, da nação ou da posse do território. O monstro marinho integra não apenas o imaginário local como lenda, nomeando o Jaguarão, mas também está no brasão municipal da cidade de mesmo nome, que é adornado com o lema Cidade Heróica, título adotado também em função de disputas com o Uruguai.

Não apenas a denominação Jaguarão se mostra vinculada à condição de fronteira. Também Rio Branco, única cidade uruguaia com nome brasileiro, substituindo antiga denominação, Artigas (GALLERO, 1997), chamando a atenção por indicar a importância que o estabelecimento do regime de condomínio das águas do rio e da lagoa, intermediado pelo Barão de Rio Branco, teve para ela. Se o rio e a imagem do Jaguar são ressaltados no brasão do município brasileiro, na bandeira do município vizinho consta a figura da ponte internacional, e o lema *Integración y Desarrollo* (Integração e Desenvolvimento).

Outro elemento interessante na configuração desses espaços é a multirreferencialidade manifesta nos espaços urbanos de Jaguarão e Rio Branco, ou seja, a presença de referência a elementos da história local e nacional de um, no espaço urbano do outro. Nas praças principais de ambas as cidades figuram o busto de Artigas e do Barão de Rio Branco. Em Jaguarão, cada um é voltado a uma rua diferente, alinhados em uma linha quase reta, porém em lados opostos da Praça Dr. Alcides Marques (fig. 61 e 62), nas duas ruas paralelas que formam o contorno da praça.



**Fig. 61:** Busto do Gal. Artigas (Jaguarão).  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 62:** Busto do Barão de Rio Branco (Jaguarão).  
**Fonte:** A autora, 2009.

Em Rio Branco, o busto de Artigas figura no centro da praça, para onde desembocam vários caminhos da mesma, estando o busto do Barão de Rio Branco situado na entrada central da praça (fig. 63 e 64).



**Fig. 63:** Busto do Gal. Artigas (Rio Branco).  
**Fonte:** A autora, 2009.



**Fig. 64:** Busto do Barão de Rio Branco (Rio Branco).  
**Fonte:** A autora, 2009.

Se a linha de fronteira parece difusa no território, essa difusão se verifica também nas expressões artísticas locais, quando músicas e poemas versam sobre a ponte e o Jaguarão. Retomam-se alguns trechos considerados mais significativos à análise e à compreensão das negociações de sentido em torno da fronteira e dos marcos limítrofes que a

demarcam/sinalizam. Dentre os temas e elementos presentes nas manifestações culturais, identificam-se: (a) a ambigüidade da fronteira, em sua condição simultânea de união-separação; (b) o contrabando, tratado na perspectiva do *contrabando formiga*, de pequenas quantidades, ou seja, para consumo próprio das famílias e sujeitos que o praticam; (c) a flexibilidade e cotidianidade do cruzamento do limite político pelas populações de Jaguarão e Rio Branco; (d) o portunhol, fusão lingüística entre o português e o espanhol, comum em algumas áreas de fronteira entre Brasil e Uruguai; (e) o rio e a ponte em seus usos e dentro de uma dimensão afetiva, que chega a considerá-los integrados à paisagem das cidades de Jaguarão e Rio Branco.

No que se refere à ambigüidade da fronteira, em sua dinâmica simultânea de separação-contato, percebe-se que ora rio, ora ponte, são referenciados como elementos de união entre as populações fronteiriças, porém ao mesmo tempo, indicam o limite. O Jaguarão é representado como um “*rio de la amistad*”, “*rio de la unidad*”. A relação entre o rio e as cidades e, em maior medida, entre Brasil e Uruguai, é enfatizada com a relação de proximidade para além das águas, estendendo-se a seus sujeitos, como no trecho que diz que “nós dois somos iguais, temos dois amores: um Brasil, outro Uruguai”. Percebe-se a relação de complementaridade entre a ponte e o rio, sendo este o “*rio del Puente Mauá*”. Destaque-se que os trechos assinalados são de uma música de autor jaguareense, na qual a letra está em sua maior parte em português, mas a estrofe, no momento em que enfatiza a relação de proximidade entre as populações vizinhas, está em espanhol. A complementaridade rio-ponte ainda pode ser notada em dois poemas uruguaios, em que a ponte “*tensada en el Yaguarón*”, considerado “*el espejo del alma*”, onde, nas tardes calmas, “*se puede invertido ver la imagen del mismo ser cruzando bajo las aguas*”. Esse último verso pode ser visualmente explicado pela imagem adotada para iniciar a análise que propõe a ponte e o rio em seu duplo.

O rio é ainda território do “barqueiro areeiro”, cuja “pele morena já está acostumada a sol, chuva, vento forte, a granizo e a inverno”, e que “no impulso da taquara, leva [aos] filhos o pão”, andando rápido e com cuidado em função do “jaguar grande [...] espreitando nos sarandís”, enquanto a mulher, “num barraco de pau-a-pique”, ficou rezando para nossa senhora dos navegantes. A atividade de extração de areia parece permear o contexto cotidiano do rio, cuja historicidade é dada no trecho “teu suor está plantado em cada casa desse chão, mas se a paga foi pouco, o esquecimento não”.

Se o Jaguarão é da amizade e unidade, a ponte também parece exercer essa função nas letras das músicas e poemas analisados, representando o “*brazo extendido de la hermandad en tierras americanas, uniendo pátrias hermanas desde el Plata al Paraná*”. O poema segue,

ressaltando que a Ponte Mauá, desde 1930, *“ha sido la enorme puerta accesible a la región a producciones enteras que cruzan por la frontera sobre su fuerte armazón”*, indicando não apenas a importância da ligação entre Jaguarão e Rio Branco, mas ainda evidenciando a esfera econômica regional articulada pela ponte. Em outro poema, *“Yaguarón y Rio Branco se atan al Puente Mauá, esperanza que no muere, destino del más allá”*, *“comunió para los dos pueblos armado con hormigón, con un río que debajo palpita cual corazón”* [grifo nosso], indicando a dinamicidade do Jaguarão. Um elemento a ser destacado é que, ao mesmo tempo em que a ponte articula ligação, à qual se atam ou se unem as duas cidades, ela articula simultaneamente a separação: *“en dos aduanas distintas, el hombre su derecho ampara, hay un río que nos une, y un puente que nos separa”* [grifo nosso]. Percebe-se que tanto rio quanto ponte articulam noções ambíguas e contrárias de fronteira, tanto unindo quanto separando as duas cidades e, desse modo, os dois países.

Ao constante vai-e-vem que garante a dinamicidade da ponte em sua fixidez vincula-se o contrabando, relacionado não apenas com a prática em si, mas com sua representação nas manifestações culturais locais. Nesse sentido, tanto o rio quanto a ponte fornecem o terreno material e simbólico para tais intercâmbios comerciais. Têm-se, ao mesmo tempo, um “rio de malícias, de contrabandos”, a indicar sinais de permissividade, de possibilidade de realização de tais práticas, mas ao mesmo tempo, e como contraponto, têm-se a presença das “milícias”, das forças militares organizadas, supondo uma dinâmica de coexistência entre a esfera da ilegalidade e a esfera da fiscalização. A ponte é a *“puente de los quileros”*, na qual *“por tu lomo va el destino de la gente que viene e va”*, *“cruzando medias maletas, [porque] la cosa no da para más”*. Parece estabelecer-se assim uma espécie de territorialidade: a ponte, dentre outras, é a ponte dos contrabandistas, porém não do grande contrabando comercial, mas daquele contrabando do dia-a-dia, de produtos para consumo próprio daqueles que se arriscam no cruzamento do limite, inclusive porque, conforme a própria letra indica, mais do que médias maletas não se poderia arriscar, correndo-se o risco de ser detido pelo controle aduaneiro.

A prática do contrabando e da *“gente que viene e va”*, remete, por sua vez, à representação da permeabilidade dessa fronteira, que se detêm predominantemente na ponte, mas que também pode envolver o rio. Nessa dinâmica de cruzamento, conforme indica o poema, *“arriba cruzan los pueblos, abajo las barquitas”*. A ponte parece apresentar-se com uma função específica, *“puente con un destino, transitar y transitar”*, viabilizando o cruzamento de *“dos pueblos que van y vienen, en su continuo andar y andar”*, denotando o que parece ser uma condição constante dos sujeitos fronteiriços, o contínuo andar e andar, o

trânsito, o movimento, o cruzamento *além fronteira*, feito a “*paso tranco*”, a passos largos, constante e tranquilamente. Assim, “a cada ida e a cada volta, a cada troca de lado, a cada mágica travessia, opõem-se e complementam-se sobre a ponte o perto e o distante, o nosso e o deles, assumindo-se ante cada um de nós, em nós mesmos, o outro”.

Em seu contínuo andar, andar, cruzam pessoas, cruzam mercadorias e cruzam, ainda, elementos lingüísticos. Apesar de não ter percebido traços de uma efetiva fusão lingüística na pesquisa de campo, o portunhol, que caracteriza outras cidades situadas na fronteira Brasil-Uruguai, é retratado nas músicas e poesias: o rio se constitui em um “entrevero de línguas”, enquanto na ponte “*se enlazan dos idiomas, en el saludo y prosiar*”. A esse respeito, mesmo não tendo observado a presença do portunhol nos diálogos travados ou observados entre os interlocutores, se pôde perceber grande facilidade de entendimento do espanhol pelos jaguarenses, e do português pelos habitantes de Rio Branco. Ainda no que se refere ao uso do portunhol, em determinada oportunidade, durante a 2ª Feira Binacional do Livro, realizada em Jaguarão em novembro de 2010, em uma interação entre a dona de uma banca de livros uruguaia, e uma brasileira que olhava o acervo, esta, ao ouvir a uruguaia dirigindo-se a ela em espanhol, tentou responder na mesma língua, porém misturando termos e vocábulos das duas línguas, podendo tal fato representar uma tentativa de aproximação ou entendimento entre os interlocutores. Entretanto, quando perguntei à dona da banca se ela preferia que me dirigisse a ela em português ou espanhol, ela me respondeu que preferia que o fizesse em português, que ela não entendia o portunhol e que teria mais facilidade de me compreender em minha própria língua materna<sup>15</sup>. Nas interações dentro dos *free-shops*, perceberam-se algumas tentativas de brasileiros de se expressarem utilizando termos de língua espanhola. Porém, na maior parte das vezes, a interação se dava com cada parte falando seu próprio idioma, ou com os vendedores falando em português para viabilizar a venda e facilitar o contato com os clientes.

As representações dos marcos fronteiriços parecem vincular, por sua vez, uma dimensão afetiva entre as populações de Jaguarão e Rio Branco. O rio “pula no [...] coração” do cantor, “como traíra arredia” em tardes de verão, palpitando “*cual corazón*”. Um rio que se apresenta como berço de estrelas refletidas em suas águas, que é complementado pela ponte. Esta é caracterizada em alguns versos como a “*estrella que más brilla en el alma nacional [uruguaia], hermoso cartón postal, promoción de maravilla*”, adornada “*con la gloria de gran condecoración*” da “*expresión más alta del Oriental...ungiéndote con amor Monumento*

---

<sup>15</sup> A respeito das relações entre o portunhol e seus diferentes contextos de uso na fronteira, o estudo de Sánchez (2002) é bastante elucidativo, a partir de uma análise das cidades de Rivera (Uruguai) e Santana do Livramento (Brasil).

*Nacional*”. A ponte é assinalada como “hijo de la región, de todos el más amado, constantemente mimado por una y otra nación”, na qual, “cada vez que la ocasión expresa una voluntad entre ciudad y ciudad se comparten las culturas trascendiendo la estructura del viejo Puente Mauá”.

A data de construção da Ponte Internacional Barão de Mauá seria rememorada até hoje, pelos “abuelos de toda la región, quando se abrió el corazón, dando paso a la alegría que aportaba nueva vida a Rio Branco e Yaguarón”. A “nova vida” pode ser associada à dinâmica de transformação das paisagens destacada por Luchiari (2001), quando sua alteração introduz novos usos e funções. Trecho simbólico para essa investigação do sentido atribuído à ponte é a presença do termo Paisagem vinculado não dela às cidades, mas dessas à ela, quando o poeta afirma que “Rio Branco y Cuchilla, al igual que Yaguarón, con sensible admiración se impregnan en tu paisaje, riendiendote el homenaje junto al Rio Yaguarón”. Apesar do destaque à ponte, percebe-se a inter-relação estabelecida quando menciona o rio. Tal *paisagem ponte-rio* é comparada à vida do homem, que também “tiene rio y tiene puente, rio de aguas que corren y nostalgias de torrente”.

O rio, em seu fluxo e dinamicidade, complementa a ponte, em sua fixidez e perenidade, no constante ir e vir consagrando sua função. Um gera o outro e se retroalimentam, apontando para a circularidade presente na produção do sentido *fronteira*. O movimento remete ainda à dinamicidade da transformação da paisagem, que consagra novas funções e valores ao longo do tempo, inclusive na função ou valor turístico. Ponte e rio, bem como seu contexto pesqueiro, são representados na folheteria turística de Jaguarão, figurando na capa de um dos materiais de divulgação (fig. 65).



**Fig. 65:** Folder de Jaguarão.

**Fonte:** SECULT, 2009.

As materialidades e simbolismos, ou marcas físicas e marcas simbólicas, do rio e da ponte, configuram-se como marcos de delimitação política da fronteira entre Jaguarão e Rio Branco, e, em escala mais ampla, Brasil e Uruguai. Tal paisagem também parece poder ser considerada uma Paisagem Cultural Brasileira, como proposta pelo IPHAN. De acordo com a Carta de Bagé (2007, p. 2), a paisagem cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com o homem, passíveis de leituras espaciais e temporais”. Na interação com o ambiente natural encontrada nessa porção espacial, o rio Jaguarão foi assumido e refuncionalizado como elemento demarcatório da fronteira entre os dois países, articulando e propiciando a instalação de núcleos populacionais a partir de guardas militares de defesa do território. Por suas características físicas, o rio possibilitou o contato e o estabelecimento de uma rede de colaboração entre os municípios de Jaguarão e Rio Branco, que por sua vez, e em grande parte pela condição de fronteira, possibilitou seu desenvolvimento, determinando inclusive algumas de suas características arquitetônicas.

Tal função de ligação e articulação da dinâmica fronteira viria a ser assumida pela Ponte Internacional Barão de Mauá, em 1930, articulando uma relação ainda mais complexa de fronteira, porém em caráter de complementaridade com o rio, como se buscou explicitar nessa análise. Se o Jaguarão perde a importância de eixo de comunicação com o território brasileiro e uruguaio, assume nova dimensão como espaço de lazer, no qual se reúnem, em suas margens, os habitantes dos dois municípios. Pode-se questionar se a refuncionalização desse espaço não teria sido influenciada pela concentração de pessoas que a chegada das embarcações estimulava, pessoas que se dirigiam ao porto para buscar mercadorias e cartas, para saber notícias de outros locais ou acontecimentos, e ainda para receber os passageiros vindos nos barcos.

Entendendo-se que a paisagem participa como existência ativa e não como suporte passivo, como integrante e testemunha de uma dinâmica cultural que se constrói no tempo e se manifesta no espaço, percebe-se que tanto o rio Jaguarão como a Ponte Internacional Barão de Mauá ainda articulam suas funções determinadas desde o início do século XIX, qual sejam a determinação da linha política de limite entre Brasil e Uruguai. Entretanto, atualmente tais marcos tanto físicos quanto simbólicos apresentam uma ressignificação do caráter da(s) fronteira(s) estabelecida pelo Jaguarão e pela Mauá, no que se refere à vivência dos sujeitos fronteiriços que, adotando a afirmação de Sánchez (2002), usam e cruzam a linha diariamente.

Rio e ponte estabelecem uma relação de complementaridade e permeabilidade que caracteriza essa fronteira, onde a condição de fronteira – todo – parece expressar-se na parte – área compreendida pelo rio e pela ponte que aqui adotou-se como a porção analisada como paisagem. Nesse processo, tanto as materialidades ou “paisagem-marca” rio-ponte, quanto sua representação simbólica, ou “paisagem-matriz”, a constituem e agem, umas sobre as outras, consolidando a condição de fronteira, em seu limite político e em seus limites culturais, mas também na superação e no cruzamento de tais limites. Conforme salienta o escritor jaguareense Aldyr Garcia Schlee (2009, s.p.) “ir a Jaguarão e a Rio Branco é ir ao exterior sem sair do interior, é ir ao estrangeiro sem ser forasteiro [...], é descobrir o resto do mundo no próprio espelho, ante a conformidade das margens opostas e a repartição dos arcos da ponte” (anexo E).

Um elemento surgido durante a trajetória investigativa e que demandaria estudos mais aprofundados, é a aparente valorização diferenciada dada ao rio e à ponte pelos dois municípios. Enquanto a ponte é transformada simbolicamente em Monumento Nacional e integrada à bandeira municipal de Rio Branco, sendo recente a adoção da ponte como monumento nacional brasileiro, o rio e a figura lendária que lhe denomina configuram a bandeira municipal de Jaguarão. O mesmo paralelo pode ser percebido nas manifestações culturais, em que o enfoque brasileiro parece ser dado ao rio, enquanto o enfoque uruguaio parece ser dado à ponte. Porém, não houve oportunidade de explorar essa questão de forma mais aprofundada, como o tema requereria.

## 9 PARA ALÉM DE UM LIMITE: CONSIDERAÇÕES PROVISÓRIAS

Se, tradicionalmente, o entendimento de fronteira era associado à idéia de limite da soberania nacional, de linha de divisão política entre dois países, no contexto atual, a fronteira é apresentada (ou representada) também como esfera de contato, implicando novas construções de sentido e novos usos das áreas limítrofes, dentre eles o turismo, e a proposta de repensar a relação entre o turismo e o patrimônio local fronteiriço.

Fruto de um longo processo evolutivo, as concepções acerca do patrimônio se transformaram, passando da idéia de monumento isolado ao entendimento de intangibilidade e de valor simbólico de fazeres e saberes de grupos, bem como da dimensão cultural do patrimônio natural. Tal trajetória contribuiu para um novo entendimento acerca do patrimônio, levando à nova categoria de bem patrimonial Paisagem Cultural, que, na forma proposta por órgãos oficiais nacionais e internacionais, articula as diversas formas de manifestações patrimoniais, em sua esfera material, intangível e natural, rompendo dicotomias e ampliando o entendimento de patrimônio e de sua preservação.

Se a concepção moderna de patrimônio surgiu dentro de um contexto de formação dos Estados-Nação (FUNARI e PELEGRINI, 2006), o desconhecimento dos bens patrimoniais das áreas de fronteira, relegados a segundo plano, na experiência brasileira de proteção ao patrimônio é difícil de ser entendido. A importância do patrimônio como síntese da nação, a congregar povo, língua, origem e território, deveria agregar o entendimento da fronteira como limite da soberania nacional, que sinaliza física e simbolicamente a delimitação do território nacional, constituindo-se em seu início/fim. A pluralidade cultural manifesta nesses espaços parece levar, às vezes, à sua desconsideração em políticas culturais nacionais, em função do equivocado vínculo que se estabelece entre multiplicidade cultural e uma suposta ausência de identidade, ou de uma unidade cultural, ignorando as particularidades de tais áreas.

Apesar do limite político a configurar e delimitar os territórios nacionais e, mais especificamente, cidades-gêmeas, muitas vezes a caracterização ou contexto físico e histórico compartilhados pelas mesmas indicam similaridades que não são regidas pela mesma lógica de delimitação espacial política. Dentro dessa perspectiva, se propôs, nessa investigação, analisar a dinâmica cultural dos espaços de fronteira para além de sua vocação estratégica e comercial, de modo a contemplá-la na atividade turística, detendo o foco justamente sobre o principal elemento articulador/definidor desses espaços: a linha de fronteira, simbolizada pelo rio Jaguarão e Ponte Internacional Barão de Mauá, sendo o elemento *fronteira* visto como o

principal diferencial de tais áreas para sua apropriação turística, em função das especificidades que o limite político atribui à configuração de tais cidades. A ótica sob a qual se analisa a relação meio físico – ação humana em um espaço fronteiro, a partir do entendimento de Paisagem Cultural Brasileira, se justifica em função da especificidade desse limite – articulado pelo rio e pela ponte, diferentemente das fronteiras secas, separadas por ruas –, e da tentativa de uma compreensão mais ampla e integrada das diversas esferas que o limite político articula dentro do contexto de vivência fronteira.

Em sendo contraditória em sua ambígua condição de separação-contato, a fronteira e os espaços por ela determinados convivem cotidianamente com uma dinâmica de negociação cultural e simbólica que garante especificidades na configuração dessas cidades e de seus sujeitos. Essas especificidades ou ex-centricidades parecem encaminhar fortes atributos de atratividade ao turismo, em função da experiência da diferença articulada por este espaço específico (trans)fronteiro, bem como pelas especificidades que cada lado da fronteira, ou cada cidade apresenta, por seu contexto de formação histórica e cultural nacional.

Tomando-se o entendimento da paisagem a partir da noção de emergência, de Morin (2005), aquela adquire sua configuração através da interação das múltiplas dimensões, estando submetida ainda a uma condição de circularidade, na qual as características físicas da paisagem – paisagem-marca – agem sobre as ações e sentidos atribuídos a essa paisagem, que por sua vez retroagem sobre as materialidades, retroalimentando-se continuamente. Em sendo a paisagem o conjunto de formas que representam as sucessivas relações entre indivíduo e natureza (SANTOS, 2002), sua atratividade e apropriação pela atividade turística se dá por sua capacidade de representar, por meio dessas formas e das manifestações intangíveis a ela associadas, a configuração do lugar do outro, do diferente, do particular, que caracteriza em parte o fenômeno turístico. Seria a partir da consideração da paisagem como essência cotidiana do habitante que se justifica seu interesse para o turismo (YÁZIGI, 1999).

Do mesmo modo se verifica a proposta da Paisagem Cultural em âmbito patrimonial, porém evidenciando o caráter marcadamente relacionado e interdependente entre as características físicas do ambiente e ação humana nele e dele decorrentes. Apesar de sua amplitude de aplicação, a nova categoria de bem patrimonial não conseguiu redistribuir a concentração desigual de bens inscritos na Lista do Patrimônio Mundial, que ainda se limita predominantemente à Europa.

No que se refere à experiência brasileira com a Paisagem Cultural Brasileira como bem patrimonial, não foi possível empreender uma análise mais detalhada sobre sua distribuição espacial, uma vez que até o momento, somente um bem recebeu essa chancela, o

que também inviabiliza de modo geral o entendimento do funcionamento da certificação a partir de um bem já certificado, dada a recente integração ao rol de bens patrimoniais brasileiros, em 03 de maio deste ano. Das discussões encaminhadas até a inclusão da primeira Paisagem Cultural Brasileira, muito foi debatido, porém restam ainda algumas dúvidas quanto à utilização da chancela, que somente serão esclarecidos dentro de um contexto temporal de análise das potencialidades e limites da nova categoria de bem patrimonial, conforme o estudo de Fowler (2003) das Paisagens Culturais inscritas na Lista do Patrimônio Mundial.

Ao envolver um processo de atribuição de valor oficial nacional a determinadas porções do território, singulares e com identidade única evidenciada pelas características de relação indivíduo-meio, o processo de patrimonialização das paisagens culturais pelo IPHAN pode estimular um aumento da atratividade e visibilidade de tais áreas, que por sua vez promova a melhoria da qualidade da vida da população local a partir da gestão e melhoria das paisagens e de sua utilização como recurso turístico, uma vez que, conforme salientam Cooper, Hall e Trigo (2011), recursos turísticos não são, se tornam. Partindo-se da premissa que o processo de candidatura dos bens a Paisagem Cultural Brasileira advém da comunidade local, que atribui sentidos socializados de pertença e afetividade com a porção selecionada, o interesse na preservação da paisagem em nível local por seus partícipes é o primeiro passo na valorização turística de tais áreas, pois somente em uma relação de estima dos habitantes para com a paisagem é que ela despertaria o interesse de visitantes (YÁZIGI, 1999). Tal relação de estima pôde ser verificada nos usos e na apropriação pelas manifestações culturais da linha de fronteira que separa/une Jaguarão e Rio Branco por ambas comunidades, material e simbolicamente, quando o rio converte-se em espaço para a prática de esportes aquáticos ou a pesca, verificando-se a aparente indivisibilidade das águas; ou ainda quando suas margens são apropriadas por brasileiros e uruguaios como ponto de encontro e área de lazer, independente do lado – de cá ou *de allá* -; ou ainda quando a ponte que ora une, ora separa ambas as cidades figura como um dos elementos mais significativos das manifestações artísticas locais, e também em seus respectivos territórios nacionais, como monumento nacional.

A preocupação com a gestão e preservação das paisagens pode se converter em um instrumento de estímulo ao desenvolvimento turístico, ou, pelo contrário, à sua deterioração e perda de seus valores principais, em função de uma ausência de planejamento e ações visando a manutenção da qualidade da paisagem certificada, por isso a necessidade de elaboração de um Plano de Gestão que acompanhe os projetos de candidatura. Conforme assinala o IPHAN (2009), o objetivo da declaração de Paisagem Cultural Brasileira é conferir um selo de reconhecimento a porções do território nacional, onde a inter-relação entre a cultura e o

ambiente confira à paisagem uma identidade singular, constituindo-se essa singularidade – então institucionalizada pelo principal órgão de salvaguarda do patrimônio brasileiro – no diferencial buscado nas viagens e destinos turísticos.

Ao estabelecer o contorno de uma paisagem cultural e a valorização de suas características e práticas inerentes à mesma, a chancela de paisagem Cultural Brasileira serviria não apenas como instrumento de preservação e gestão patrimonial, mas ainda como dinamizadora de oportunidades sócio-econômicas, como o turismo, e atividades a ele relacionadas, como o desenvolvimento de cadeias produtivas locais, artesanato e manufatura, vinculados à outorga de valor inerente à paisagem. A atividade turística, ao enfatizar as características da paisagem, pode contribuir para a valorização e divulgação do bem certificado, bem como para a geração de renda e inclusão social, atentando-se para a sustentabilidade das práticas desenvolvidas nesses espaços.

A paisagem é um recurso mobilizado pelo turismo por constituir-se em um bem social, sendo tal valorização ou mobilização em função do conteúdo simbólico do qual ela se reveste (CASTRO, 2002), e que é ressaltado a partir da outorga de valor patrimonial. Uma vez que a importância da paisagem vincula-se a uma lógica mais profunda do imaginário, para além de uma lógica de mercantilização eficiente, percebe-se a necessidade de naturalizar as áreas de fronteira e suas paisagens, desmistificando tais espaços ambíguos constantemente vinculados à noção de defesa nacional e à militarização, e evidenciando o outro lado dessa ambigüidade, o contato, a troca, a aproximação entre países e, mais especificamente, entre comunidades, que lhes garante certas especificidades que podem ser apropriada para o desenvolvimento do turismo *de* ou *na* fronteira. Do mesmo modo como se processou com o mar e as montanhas, as fronteiras parecem requerer um novo imaginário, ou seu reforço, para otimizar seu aproveitamento turístico para além da vocação comercial e do turismo de compras dos *free-shops*. Pela distância física e simbólica das áreas de fronteira com outras no interior do país, aquelas parecem ainda estar sendo regidas, ao menos no que se refere ao seu aproveitamento turístico, pelo imaginário que a vincula a um espaço de potencial e iminente atrito internacional, à sua dimensão bélica, de segurança da soberania nacional. Tal concepção parece estimular (e justificar) a passagem rápida daquele turista que, pelas facilidades financeiras fiscais dos produtos, cruza o limite (por um curto período de tempo, somente necessário para efetuar as compras), havendo e reforçando o predomínio do fluxo sobre o fixo na fronteira.

Uma vez que não há uma paisagem turística em si, mas uma paisagem socialmente estetizada e valorizada, propõe-se que o processo de patrimonialização de bens culturais em

áreas de fronteira estimule sua valorização e visibilidade para políticas culturais de modo geral, e especificamente para a atividade turística. E que a partir desta, se processe um longo e gradual processo de naturalização das cidades de fronteira, voltando o olhar do turista não apenas para os fluxos, mas para os fixos, para a riqueza cultural manifesta nesses espaços e muitas vezes despercebidas aos olhos apressados de quem cruza – literalmente – a fronteira. Nesse sentido, algumas ações já se verificam, principalmente no Rio Grande do Sul, com a criação de cursos de turismo em cidades de fronteira, ou de eventos cuja principal temática seja o turismo praticado nas fronteiras, tanto do Brasil como de outros países.

Dentro dessa perspectiva, a presente investigação buscou analisar a relação estabelecida entre os habitantes de Jaguarão e Rio Branco e o limite político sinalizado pelo rio Jaguarão e pela Ponte Internacional Barão de Mauá, a partir da ótica do novo bem patrimonial Paisagem Cultural Brasileira. O foco deteve-se nos habitantes locais em função da importância da comunidade como norteadora da forma como o visitante irá apropriar-se do espaço local. A mesma é capaz de apontar o que, para ela seria importante no que se refere à memórias, histórias e lugares, e que aparecerá como potencialidade turística (GASTAL e MOESCH, 2007). Verifica-se que a dinâmica de fronteira estabelecida nessa área impossibilita sua compreensão e valorização apenas de um lado do limite, uma vez que a condição fronteira apenas se faz pelo limite, e este implica necessariamente o outro, com o qual faz contato. Nesse sentido, a valorização dessa paisagem de fronteira – e de paisagens de fronteira de modo geral – recai no caráter transnacional e transfronteiriço da paisagem, indo além da valorização por um ou outro país, mas rompendo os limites políticos em favor da constituição de um bem patrimonial transnacional. A fronteira somente se constitui a partir de sua continuidade transfronteiriça, e as lógicas patrimoniais e culturais não necessariamente são regidas pela mesma lógica de conformação política.

A compreensão da especificidade desse espaço de fronteira condicionado pelo rio Jaguarão e pela Ponte Internacional Barão de Mauá parece somente se fazer possível a partir da análise das materialidades (do ambiente e da ação humana neste) e dos simbolismos inerentes aos marcos limítrofes, pois a fronteira se apresenta como fenômeno complexo ou *complexus*, que se tece junto, junto ao outro lado do limite, junto a uma esfera local, nacional, e transfronteiriça, e junto aos múltiplos limites que o limite político articula. A paisagem composta pelo rio e pela ponte, em sua relação de complementaridade entre o curso fluvial e a apropriação simbólica do mesmo como linha de delimitação política, reúne as características da Paisagem Cultural Brasileira, que por sua vez permite, por considerar a importância do

meio e da apropriação humana desse meio, a consideração transfronteiriça desse bem patrimonial.

Apropriando-se de uma metáfora dentro do tema abordado, a relação fronteira e turismo parece encaminhar vertentes e caminhos para além de um limite, abrindo espaço para maiores e mais aprofundadas discussões. Tomando-se a cidade como uma escritura a ser desvendada a partir do estranhamento provocado por suas ruas, avenidas, bares, bairros, marcos, pergunta-se a partir desse trabalho de pesquisa: Para além da percepção das comunidades que usam e cruzam o limite fronteiro diariamente, qual(is) a(s) leitura(s) de uma cidade de fronteira para o turista ou visitante? Quais os graus de legibilidade que tais espaços ambíguos de separação/contato apresentam àqueles que transitam através da linha de fronteira, mas ainda pelas ruas e praças de cidades-gêmeas, muitas vezes separadas politicamente apenas por uma rua? Como o processo de estranhamento estimulado pelo turismo como prática social se manifesta ou é percebido pelo visitante nas áreas fronteiriças, principalmente tendo-se em vista muitas vezes a multiterritorialidade expressa nos núcleos urbanos de tais cidades, como marcos transfronteiriços? Ou ainda, qual a carga de ludicidade ou sensação da possibilidade de onipresença do turista, ou seja, de estar em dois lugares ou, no caso, países, ao mesmo tempo, no exercício de postar-se sobre a linha de fronteira? São algumas questões que, rompendo limites, parecem ser a via de acesso à existência do turismo na fronteira para além de sua vocação comercial ou sua lógica de fluxo, de trânsito, e que se apresentam como um novo e futuro desafio a esta pesquisadora.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEJO, Jorge Aicardi. **Rio Branco**: un enfoque historico y su realidad actual de cara al año 2000. Río Branco, Uruguay. Junta Autonoma Electiva de Rio Branco, 1992.

ALMEIDA, Luis Fernando. Opinião: O Futuro é a Paisagem. In.: **Portal da Cultura** – 11 de junho de 2007. Disponível em <<http://www.cultura.gov.br/site/2007/06/11/opinioao-o-futuro-e-a-paisagem/>> Acesso em 04 de setembro de 2009.

BERQUE, Augustin. Paisagem-Marca e Paisagem-Matriz: Elementos da Problemática para uma Geografia Cultural. In.: CORRÊA, Roberto. Lobato; ROSENDAHL, Zeny. (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

BETANCOR, Gladys Teresa. Frontera e Integración. In.: CASTELLO, Iara Regina; HAUSEN, Ênio Costa; LEHNEN, Arno Carlos. *et al.* (org.). **Práticas de Integração nas Fronteiras**: temas para o MERCOSUL. Porto Alegre: Ed. da Universidade / UFRGS, Instituto Goethe / ICBA, 1995.

BHABHA, Homi K. **O Local da Cultura**. Tradução Myriam Ávila, Eliana Lourenço de Lima Reis, Gláucia Renate Gonçalves. 3ª reimpressão. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

BOYER, Marc. **História do Turismo de Massa**. Tradução Viviane Ribeiro. Bauru, SP: EDUSC, 2003.

BRASIL. Senado Federal. Portal Legislação. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em <[http://www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988\\_05.10.1988/CON1988.pdf](http://www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988_05.10.1988/CON1988.pdf)> Acesso em 09 de setembro de 2009.

BRASIL. DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO – Seção 01 – Nº 83, terça-feira, 5 de maio de 2009, p. 17 – PORTARIA Nº 127, de 30 de abril de 2009a. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1070>> Acesso em 25 de setembro de 2009.

\_\_\_\_\_. MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Programa de Promoção do Desenvolvimento da Faixa de Fronteira – PDF**. Secretaria de Programas Regionais. Governo Federal. Brasília, 2009b. Disponível em <[http://www.integracao.gov.br/programas/programasregionais/fronteira.asp?area=spr\\_fronteira](http://www.integracao.gov.br/programas/programasregionais/fronteira.asp?area=spr_fronteira)> Acesso em 05 de agosto de 2009.

\_\_\_\_\_. MINISTÉRIO DO TURISMO. **Frontur**: passos de fronteira 2004-2009. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

CAMMARATA, Emilice Beatriz. Las Fronteras en el Contexto Modernidad-Mundo: el turismo como eje de desarrollo e integración regional. In.: CURY, Mauro José Ferreira; VIOLANTE, Adriano de Cerqueira *et al.* (org.). **Turismo no Contexto Internacional**: seleção dos melhores trabalhos apresentados no Primeiro Fórum Internacional de Turismo do Iguaçu. 1ª Ed. – Foz do Iguaçu, PR: Propeno Feiras & Eventos, 2008. p. 93-116.

CASTELLO, Iara Regina. Áreas de Fronteira: territórios de integração, espaços culturalmente identificados? In.: CASTELLO, Iara Regina; HAUSEN, Ênio Costa; LEHNEN, Arno Carlos. *et al.* (org.). **Práticas de Integração nas Fronteiras**: temas para o MERCOSUL. Porto Alegre: Ed. da Universidade / UFRGS, Instituto Goethe / ICBA, 1995.

CASTELLO, Iara Regina.; HAUSEN, Ênio Costa.; LEHNEN, Arno Carlos. *et al.* (org.). **Práticas de Integração nas Fronteiras**: temas para o MERCOSUL. Porto Alegre: Ed. da Universidade / UFRGS, Instituto Goethe / ICBA, 1995.

CASTRO, Iná Elias de. Paisagem e Turismo. De estética, nostalgia e política. In.: YÁZIGI, Eduardo (org.). **Turismo e Paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. (Turismo Contexto).

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos. A Fronteira e seus Silêncios. In: VI Seminário de Turismo de Fronteira – FRONTUR. **Anais**. Centro Universitário Franciscano, Santa Maria: 2009. Cd Rom.

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos; GASTAL, Susana. Fronteiras e Turismo: tensionando conceitos. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL e SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 2006, Caxias do Sul. **Anais**. Caxias do Sul: Educs, 2006. Cd Rom.

\_\_\_\_\_. Turismo x Espaço: reflexões necessárias na pós-modernidade. In: GASTAL, Susana; e CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos (orgs.). **Turismo na Pós-Modernidade**: (des)inquietações. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003. (Coleção Comunicação, 25).

\_\_\_\_\_. Por que uma Geografia no Turismo? Um exemplo de caso: Porto Alegre. In.: GASTAL, Susana (org.) **Turismo**: nove propostas para um saber-fazer. 3ª ed. – Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002. (Coleção Comunicação 4).

CLAVAL, Paul. **A Geografia Cultural**. 2ª Ed. Tradução Luiz Fugazzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. Florianópolis: UFSC/FEPESE, 2001.

CECHIN, Noeli Schiller. **Jaguarão**: ontem e hoje. Companhia Rio-Grandense de Artes Gráficas – CORAG, 1979.

CONSELHO DA EUROPA. **Recomendação n. R (95) 9**. Comitê de Ministros, 1995. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do;jsessionid=907743B15C726C72E3AF3A237E745560?id=266>> Acesso em 21 de outubro 2009.

COOPER, Chris; HALL, Michael; TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. **Turismo Contemporâneo**. São Paulo: Editora Elsevier, 2011.

COPSTEIN, Raphael; e XAVIER, Paulo. **Pelas Águas do Rio Grande**. Porto Alegre: Magister, 1993.

CORRÊA, Roberto. Lobato; ROSENDAHL, Zeny. (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

COSGROVE, Denis. A Geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

\_\_\_\_\_. Geografia Cultural do Milênio. In: ROSENDAHL, Zeny.; CORRÊA, Roberto Lobato. (org). **Manifestações da Cultura no Espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999 (série Geografia Cultural).

COSTA, Rogério Haesbaert; MOREIRA, Igor. (org). **Espaço e Sociedade no Rio Grande do Sul**. 4ª Ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

COUNCIL OF EUROPE. **European Landscape Convention**. Florença, 2000. Disponível em <<http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/176.htm>> Acesso em 21 de outubro de 2009.

DORFMAN, Adriana. **Contrabandistas na Fronteira Gaúcha**: escalas geográficas e representações textuais. 2009. Tese. (Programa de Pós-Graduação em Geografia – área de concentração Desenvolvimento Regional e Urbano), Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: 2009a. Disponível em <<http://www.tede.ufsc.br/teses/PGCN0367-T.pdf>> Acesso em 02 de julho de 2010.

\_\_\_\_\_. A Cultura do Contrabando e a Fronteira como Lugar de Memória. In.: **Estudios Históricos** – CDHRP – mayo 2009b, nº 01, ISSN: 1688-5317. Disponível em <[estudioshistoricos.org/edicion\\_1/adriana-dorfman.pdf](http://estudioshistoricos.org/edicion_1/adriana-dorfman.pdf)> Acesso em 02 de julho de 2010.

FARIAS, Hélio Ramirez. **A Bacia do Rio Jaguarão**. Porto Alegre: Editora Evangraf Ltda., 2007.

FEPAM - Fundação Estadual de Proteção Ambiental Luiz Henrique Roessler. Bacia do Rio Jaguarão. Disponível em <[http://www.fepam.rs.gov.br/qualidade/bacia\\_jaguarao.asp](http://www.fepam.rs.gov.br/qualidade/bacia_jaguarao.asp)> Acesso em 03 de janeiro de 2010.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em Processo**: Trajetória da Política Federal de Preservação no Brasil. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

FOWLER, Peter J. World Heritage Cultural Landscapes: 1992-2002. In.: UNESCO World Heritage Center. **World Heritage Papers 6**. França: 2003.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Gente e Coisas da Fronteira Sul**: ensaios históricos. Porto Alegre: Sulina, 2001.

\_\_\_\_\_. **Origens de Jaguarão (1790-1833)**. Universidade de Caxias do Sul: EDUCS, 1980.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio Histórico e Cultural**. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

GALLERO, Álvaro López. Colonia y Rio Branco: dos caras de la globalización. In.: CASTELLO, Iára Regina; KOCH, Miriam Regina; OLIVEIRA, Naia; SCHÄFFER, Neiva Otero; e STROHAECKER, Tânia (orgs). **Fronteiras na América Latina**: espaços em

transformação. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Fundação de Economia e Estatística, 1997.

GASTAL, Susana; e MOESCH, Marutschka. **Turismo, Políticas Públicas e Cidadania**. – São Paulo: Aleph, 2007. (Coleção ABC do turismo).

GASTAL, Susana. Da Paisagem Natural à Paisagem Cultural, um Percurso de Presença-Ausência da Natureza. In.: XXXI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Natal, RN – 2 a 6 de setembro de 2008. **Anais**. Disponível em: <<http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2008/resumos/R3-0873-1.pdf>> Acesso em 02 de fevereiro de 2010.

GEERTZ, Clifford. Uma Descrição Densa: Por uma Teoria Interpretativa da Cultura. In: GEERTZ, Clifford. **A Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.

GOLDENBERG, Mirian. **A Arte de Pesquisar**: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. 3ª ed. – Rio de Janeiro: Record, 1999.

GOMES, Edvânia Torres Aguiar. Natureza e Cultura – Representações na Paisagem. In: ROSENDAHL, Zeny.; CORRÊA, Roberto Lobato. (org). **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001.

GRIMSON, Alejandro. **Fronteras, Naciones e Identidades**. Ciccus – La Crujia. Buenos Aires: 2000.

GRUPO RETIS – Universidade Federal do Rio de Janeiro. **Mapa da Zona de Fronteira do Brasil e Cidades-Gêmeas**. Disponível em <<http://acd.ufrj.br/fronteiras/>> Acesso em 12 de maio de 2010

HARTMANN, Luciana. **Tradições Oraís na Fronteira entre Argentina, Brasil e Uruguai**. Tese. (Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: 2004.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades**: Jaguarão. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>> Acesso em 03 de fevereiro de 2011.

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites. **Description of World Heritage Cultural Landscapes with a bibliography based on documents available at the UNESCO-ICOMOS Documentation Centre**. UNESCO-ICOMOS Documentation Centre, set. 2009, França. Disponível em <[http://www.international.icomos.org/centre\\_documentation/bib/culturallandscapes.pdf](http://www.international.icomos.org/centre_documentation/bib/culturallandscapes.pdf)> Acesso em 05 de outubro de 2009.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Decreto lei n. 25, de 30 de novembro de 1937**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=284>> Acesso em 06 de julho 2009.

IPHAN; UFPEL; Prefeitura Municipal de Bagé. **Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural**. 2007, p. 01-02. Disponível em

<[http://www.icomos.org.br/cartas/Carta\\_de\\_Bage\\_PaisagemCultural.pdf](http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Bage_PaisagemCultural.pdf)> Acesso em 03 de novembro de 2009.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta da Serra da Bodoquena, Carta das Paisagens Culturais e Geoparques**. 2007. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do;jsessionid=F55990AC69C977F65920830F6CB174EE?id=1112>> Acesso 03 de novembro de 2009.

\_\_\_\_\_. **Patrimônio Imaterial**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do;jsessionid=F55990AC69C977F65920830F6CB174EE?id=10852&retorno=paginaIphan>> Acesso em 02 de dezembro de 2009.

\_\_\_\_\_. **I Fórum do Patrimônio Cultural – Síntese Preliminar das Discussões**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do;jsessionid=F55990AC69C977F65920830F6CB174EE?id=1653>> Acesso em 07 de julho de 2010.

\_\_\_\_\_. Coordenação de Paisagem Cultural. **Reflexões sobre a Chancela de Paisagem Cultural Brasileira**. Brasília, março de 2011. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1757>> Acesso em 10 de maio de 2011a.

\_\_\_\_\_. Bens relacionados à imigração em Santa Catarina recebem a primeira chancela de Paisagem Cultural Brasileira. In: **Lista de Notícias de 03/05/2011**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do;jsessionid=F09F44413907B062CAA8D26C5A3FBD92?id=15968&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>> Acesso em 10 de maio de 2011b.

\_\_\_\_\_. Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural aprova tombamento de Jaguarão (RS) e do primeiro monumento binacional do país. In.: **Lista de Notícias de 03/05/2011**. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do;jsessionid=F09F44413907B062CAA8D26C5A3FBD92?id=15969&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>> Acesso em 10 de maio de 2011c.

\_\_\_\_\_. **Proposta de Tombamento da Ponte Internacional Mauá** (Jaguarão/Rio Branco, Brasil/Uruguai). Brasília, fevereiro de 2011d.

INSTITUTO MERIDIONALIS DE ESTUDOS DA FLORA. **Rio Jaguarão Parte 1**. Disponível em <[http://institutomeridionalis.blogspot.com/2010\\_10\\_01\\_archive.html](http://institutomeridionalis.blogspot.com/2010_10_01_archive.html)> Acesso em 01 de novembro de 2010.

INTENDENCIA MUNICIPAL DE JAGUARÃO. **Apontamentos para uma Monographia de Jaguarão**. 2ª Exposição Agro-Pecuária. Porto Alegre: 1912.

IUCN - International Union for Conservation of Nature. **IUCN Evaluations of World Heritage Nominations: Guidelines for Reviewers of Cultural Landscapes- The Assesment of Natural Values in Cultural Landscapes**, 2006. Disponível em <[http://cmsdata.iucn.org/downloads/guidelines\\_for\\_reviewers\\_of\\_cls.pdd](http://cmsdata.iucn.org/downloads/guidelines_for_reviewers_of_cls.pdd)> Acesso em 10 de março de 2010.

JACKSON, Hugo Dubois. **Una História de Rio Branco**. Rio Branco – Cerro Largo: Impresos Corelgraf, 2003.

KÖCHE, José Carlos. **Fundamentos de Metodologia Científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa**. 26ª Ed. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

KÜHN, Fábio. **Breve História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Leitura XXI, 2002.

LAPLANTINE, François. A Especificidade da Prática Antropológica. In.: LAPLANTINE, François. **Aprender Antropologia**. Tradução Marie-Agnès Chauvel; Prefácio Maria Isaura Pereira de Queiroz. – São Paulo: Editora Brasiliense, 2006.

LEENHARDT, Jacques. Fronteiras, Fronteiras Culturais e Globalização. In.: MARTINS, Maria Helena (org.). **Fronteiras Culturais: Brasil – Uruguai – Argentina**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.

LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A (Re)Significação da Paisagem no Período Contemporâneo. In: ROSENDAHL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato.(org.). **Paisagem, Imaginário e Espaço**. – Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.

MACHADO, Lia Osório. Limites e Fronteiras: da Alta Diplomacia aos Circuitos da Ilegalidade. In.: **Revista Território** nº 8, p. 09-29, 2000. Disponível em: <<http://acd.ufrj.br/fronteiras/publicacoes.htm>> Acesso em 20 de agosto de 2010.

MAFFESOLLI, Michel. **Sobre o Nomadismo: vagabundagens pós-modernas**. Tradução de Marcos de Castro – Rio de Janeiro: Record, 2001.

MARINS, Duca Martins. **Monografia de Rio Branco**. Rio Branco: Junta Local Autônoma, 1969.

MARTIN, André Roberto. **Fronteiras e Nações**. 4 ed. – São Paulo: Contexto, 1998. – (Repensando a Geografia).

MARTINS, Roberto Duarte. **A Ocupação do Espaço na Fronteira Brasil-Uruguay: a construção da cidade de Jaguarão**. Tese. (Escola Técnica Superior D'Arquitectura). Universitat Politècnica de Catalunya - Espanha, 2001.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. A Paisagem como Fato Cultural. In.: YÁZIGI, Eduardo (org.). **Paisagem e Turismo**. – São Paulo: Contexto, 2002. (Turismo Contexto).

MIRANDA, Wilson Marcelino. **Arquitetura e Urbanismo na Fronteira Brasil/Uruguai: o espaço comercial construído em Jaguarão/Rio Branco (1800-1940)**. Tese. Curso de Doutorado em Integração Regional. Universidade Federal de Pelotas, 2002.

MOLINA, Sérgio. **O Pós-Turismo**. Tradução Roberto Sperling – São Paulo: Aleph, 2003 – (Série Turismo).

MORIN, Edgar. **O Método 4. As Idéias: habitat, vida, costumes, organização**. Tradução de Juremir Machado da Silva. Porto Alegre: Sulina, 2001.

MORIN, Edgar. Da Necessidade de um Pensamento Complexo. In.: MARTINS, Francisco Menezes; SILVA, Juremir Machado da. **Para Navegar no Século XXI**: tecnologias do imaginário e cibercultura. 3ª Ed. Porto Alegre: Sulina/Edipucrs, 2003.

\_\_\_\_\_. **Introdução ao Pensamento Complexo**. Tradução do francês Eliane Lisboa. Porto Alegre: Sulina, 2005.

\_\_\_\_\_. **A Cabeça Bem-Feita**: repensar a reforma, reformar o pensamento. Tradução Eloá Jacobina. – 15ª Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

NEVES, Gervásio Rodrigo Neves. A Rede Urbana e as Fronteiras: Notas Prévias. In: OLIVEIRA, Nádia.; BARCELLOS, Tania. (org). **O Rio Grande do Sul Urbano**. Porto Alegre: FEE, 1990.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de; SEIBT, Maurício Borges. **Programa de Revitalização Integrada de Jaguarão**. Pelotas: Editora Universitária UFPel, 2005.

\_\_\_\_\_. **Projeto Jaguar**: inventário do patrimônio arquitetônico da cidade de Jaguarão – RS. Pelotas, UFPel, 1988.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. O Trabalho do Antropólogo: olhar, ouvir, escrever. In: OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. **O Trabalho do Antropólogo**. 2ª Ed. Brasília: Paralelo 15; São Paulo: Editora UNESP, 2000.

OLIVEN, Rubem George. **A Parte e o Todo**: a diversidade cultural no Brasil-nação. 2ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.

OSÓRIO, Helen. O Espaço Platino: Fronteira Colonial no Séc. XIII. In: CASTELLO, Iara Regina; HAUSEN, Ênio Costa. *et. al.* **Práticas de Integração nas Fronteiras**: temas para o MERCOSUL. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, Instituto Goethe/ICBA, 1995.

PESAVENTO, Sandra. Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. 4ª Ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985. (Série Revisão 01).

\_\_\_\_\_. Além das Fronteiras. In.: MARTINS, Maria Helena (org.). **Fronteiras Culturais**: Brasil – Uruguai – Argentina. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.

PIMENTEL, Maurício Ragagnin. **Cataratas do Iguaçu**: Experiências e Registros de uma Paisagem Turística. Dissertação. (Programa de Pós-Graduação em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2010.

PIRES, Paulo dos Santos. A Paisagem Litorânea como Recurso Turístico. In: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia. (org). **Turismo**: Espaço, Paisagem e Cultura. São Paulo: Hucitec, 1999.

RAMIREZ, Hélio. Cd Senfronteira. Compact Disc Digital Áudio. Estúdio Luvi, s.d.

REVISTA DO GLOBO. **Construções em Cimento Armado**. Ano I, nº 18. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1929. CD-ROM.

\_\_\_\_\_. **Factores do Progresso**. Ano II, nº 3. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1930. CD-ROM.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Série Documentação e Pesquisa do IPHAN. Rio de Janeiro, IPHAN, 2007.

ROCHA, Ana Luiza Carvalho; ECKERT, Cornelia. Etnografia: Saberes e Práticas. In: **Revista Iluminuras**. V. 09, nº 21, 2008. Disponível em <<http://www.seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras/article/viewFile/9301/5371>> Acesso em 013 de maio de 2010.

ROSENDAHL, Zeny.; CORRÊA, Roberto Lobato. (org). **Paisagem, Imaginário e Espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2001.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Paisagem e Geografia. In: **Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia**. XXXVI, nº 72, 2001, p. 37-53. Disponível em <<http://www.ceg.ul.pt/finisterra/>> Acesso em 22 de novembro de 2009.

SANCHES, Juliane. **Seção Geral:Obra da segunda Ponte deve ficar para o segundo semestre**. **Jornal Diário Popular**, Pelotas: 24 de janeiro de 2011. Disponível em <<http://www.diariopopular.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?id=6&noticia=32649>> Acesso em 24 de janeiro de 2011.

SÁNCHEZ, Andrea Quadrelli. **A Fronteira Inevitável**: um estudo sobre as cidades de fronteira de Rivera (Uruguai) e Santana do Livramento (Brasil) a partir de uma perspectiva antropológica. Tese. (Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: 2002.

SANTOS, Milton. O Espaço Geográfico, um Híbrido. In: **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002. (Coleção Milton Santos, 01).

SANTOS, Carlos Alberto Ávila. **Ecletismo na Fronteira Meridional do Brasil: 1870-1931**. Tese (Doutorado em Arquitetura – área de Conservação e Restauro). Universidade Federal da Bahia, 2007.

SAUER, Carl. A Morfologia da Paisagem. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

SCAZZOSI, Lionella. Landscape and Cultural Landscape: European Landscape Convention and UNESCO Policy. In.: UNESCO World Heritage Center. **World Heritage Papers 7: Cultural Landscapes: the Challenges of Conservation**. Ferrara, Itália: 2003.

SCHÄFFER, Neiva Otero. Urbanização: as Áreas de Fronteira e a Integração Latino-Americana. In.: OLIVEIRA, Nádia.; BARCELLOS, Tania. (org). **O Rio Grande do Sul Urbano**. Porto Alegre: FEE, 1990.

SETUR – Secretaria Estadual de Turismo do Rio Grande do Sul. **Rota Turística dos Campos Neutrais**. Disponível em:

<<http://www.turismo.rs.gov.br/portal/index.php?q=destino&cod=4&opt=23&id=131&bd=&fg=3>> Acesso em 23 de janeiro de 2010.

SILVA, Juremir Machado. Michel Maffesoli: o imaginário é uma realidade. In: **Revista Famecos** - nº 15, Porto Alegre, ago. 2001, p. 74-87.

SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu de. As Complexidades da Noção de Fronteira: algumas reflexões. In.: **Caderno Pós Ciências Sociais** – São Luís, v. 02, nº 03, jan./jun. 2005. Disponível em <[http://www.ppgcsoc.ufma.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=119&catid=44&Itemid=114](http://www.ppgcsoc.ufma.br/index.php?option=com_content&view=article&id=119&catid=44&Itemid=114)> Acesso em 17 de julho de 2010.

SOARES, F. M. A Paisagem como Campo de Estudo Geográfico. In: **Revista Cadernos do Logepa** – Série Pesquisa, ano 02, nº 03, p. 47-54, 2004. João Pessoa/PB, DGEOC/CCEN/UFPB. Disponível em <<http://www.geociencias.ufpb.br/logepa/revistas>> Acesso em 31 de outubro de 2009.

SOARES, Eduardo Álvares de Souza. **Ponte Mauá: uma história**. 1ª edição. – Porto Alegre: E.A.S.S./Evangraf, 2005.

SOARES, Eduardo Álvares de Souza; FRANCO, Sérgio da Costa (org). **Olhares sobre Jaguarão**. – Porto Alegre: Evangraf, 2010.

SOUZA, Susana Bleil de. Os Caminhos e os Homens do Contrabando. In: CASTELLO, Iara Regina; HAUSEN, Ênio Costa. *et. al.* **Práticas de Integração nas Fronteiras**: temas para o MERCOSUL. Porto Alegre: Ed. da Universidade/UFRGS, Instituto Goethe/ICBA, 1995.

SPRANDEL, Marcia Anita. Breve Genealogia sobre os Estudos de Fronteiras e Limites no Brasil. In.: OLIVEIRA, Roberto Cardoso de; BAINES, Stephen B. (org). **Nacionalidade e Etnicidade em Fronteiras**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005. (Coleção Américas).

SUERTEGARAY, Dirce M. A.; SILVA, Luis Alberto Pires da. Tchê Pampa: histórias da natureza gaúcha. In.: PILLAR, Valéria de Patta; et al (Ed) **Campos Sulinos**: conservação e uso sustentável da biodiversidade. Ministério do Meio Ambiente: Brasília, 2009.

TORELLY, Luiz Philippe Peres. Paisagem Cultural: uma contribuição ao debate. In: **Portal Vitruvius**. Ano 09, v. 04, novembro de 2008. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc240/mc240.asp>> Acesso em 15 de novembro de 2009.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. A Viagem como Experiência Significativa. In.: NETTO, Alexandre Panosso; GAETA, Cecília (orgs). **Turismo de Experiência**. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2010.

UNESCO - United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization. **Recommendation Concerning the Safeguarding of the Beauty and Character of Landscapes and Sites**. Paris, 1962. Disponível em <<http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001145/114582e.pdf#page=142>> Acesso em 27 de setembro de 2009.

\_\_\_\_\_. **Convention for the Protection of the World Cultural and Natural Heritage.** Paris, 1972. Disponível em <http://whc.unesco.org/archive/convention-en.pdf> Acesso em 10 de setembro de 2009.

\_\_\_\_\_. World Heritage Center. **World Heritage Papers 7: Cultural Landscapes: the Challenges of Conservation.** Ferrara, Itália: 2003. Disponível em <[http://whc.unesco.org/documents/publi\\_wh\\_papers\\_07\\_en.pdf](http://whc.unesco.org/documents/publi_wh_papers_07_en.pdf)> Acesso em 28 de julho de 2010.

\_\_\_\_\_. **Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention** — Intergovernmental Committee for the Protection of the World Cultural and Natural Heritage. World Heritage Centre, 2008. Disponível em <<http://whc.unesco.org/archive/opguide08-en.pdf>> Acesso em 13 de setembro de 2009.

WAGNER, P. L.; e MIKESEL, M. W. Os Temas da Geografia Cultural. In.: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. (org). **Introdução à Geografia Cultural.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

WAIBERG, Jacques. Cidades como sites de excitação turística. In.: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos; GASTAL, Susana (org). **Turismo Urbano: cidades como sites de excitação turística.** Porto Alegre: Edição dos Autores, 1999.

YÁZIGI, Eduardo. Vandalismo, Paisagem e Turismo no Brasil. In.: YÁZIGI, Eduardo; CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia. (org). **Turismo: Espaço, Paisagem e Cultura.** São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. **A Alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas.** – São Paulo: Contexto, 2001. (Coleção Turismo Contexto).

\_\_\_\_\_. A Importância da Paisagem. In.: YÁZIGI, Eduardo (org.). **Paisagem e Turismo.** – São Paulo: Contexto, 2002. (Turismo Contexto).

**APÊNDICE A – Relação das Paisagens Culturais inscritas na Lista do Patrimônio Mundial**

<b>País</b>	<b>Paisagem Cultural</b>	<b>Ano de Inscrição</b>	<b>Crítérios</b>
Afeganistão	Paisagem Cultural e Remanescentes Arqueológicos do Vale Bamiyan	2003	I, II, III, IV, VI
África do Sul	Paisagem Cultural de Mapungubwe	2003	II, III, IV, V
	Paisagem Cultural e Botânica de Richtersveld	2007	IV, V
Alemanha	Jardim Real de Dessau-Wörlitz	2000	II, IV
	Vale do Alto Médio Reno	2002	II, IV, V
	Vale Dresden Elbe	2004/ 2009 *excluída	II, III, IV, V
Alemanha/ Polônia	Parque Muskauer e Muzakowski	2004	I, IV
Andorra	Vale Madriu-Perafita-Claror	2004	V
Argentina	Quebrada de Humahuaca	2003	II, IV, V
Austrália	Parque Nacional Uluru-Kata Tjuta	1987-1994* extensão	V, VI, VII, VIII
Áustria	Paisagem Cultural de Hallstatt-Dachstein / Salzkammergut	1997	III, IV
	Paisagem Cultural de Wachau	2000	II, IV
Áustria/ Hungria	Paisagem Cultural de Fertő / Neusiedlersee	2001	V
Azerbaijão	Paisagem Cultural de Arte Rupestre de Gobustan	2007	III
Cazaquistão	Petroglifos na Paisagem Arqueológica de Tamgaly	2004	III
China	Monte Wutai	2009	II, III, IV, VI
Croácia	Stari Grad	2008	II, III, V
Cuba	Vale dos Vinhais	1999	IV
	Paisagem Arqueológica das primeiras Plantações de Café do Sudeste de Cuba	2000	III, IV
Espanha	Paisagem Cultural de Aranjuez	2001	II, IV
Filipinas	Terraços de Arroz das Cordilheiras Filipinas	1995	III, IV, V
França	Jurisdição de Saint-Emilion	1999	III, IV
	Vale do Rio Loire entre Sully-sur-Loire e Chalonnes	2000	I, II, IV
França/Espanha	Pirineus - Monte Perdu	1997-1999	III, IV, V, VII, VIII
Gabão	Ecossistema e Paisagem Cultural de Lopé-Okanda	2007	III, IV, IX, X
Hungria	Parque Nacional Hortobágy – o <i>Puszta</i>	1999	IV, V
	Paisagem Cultural Histórica da Região	2002	III, V

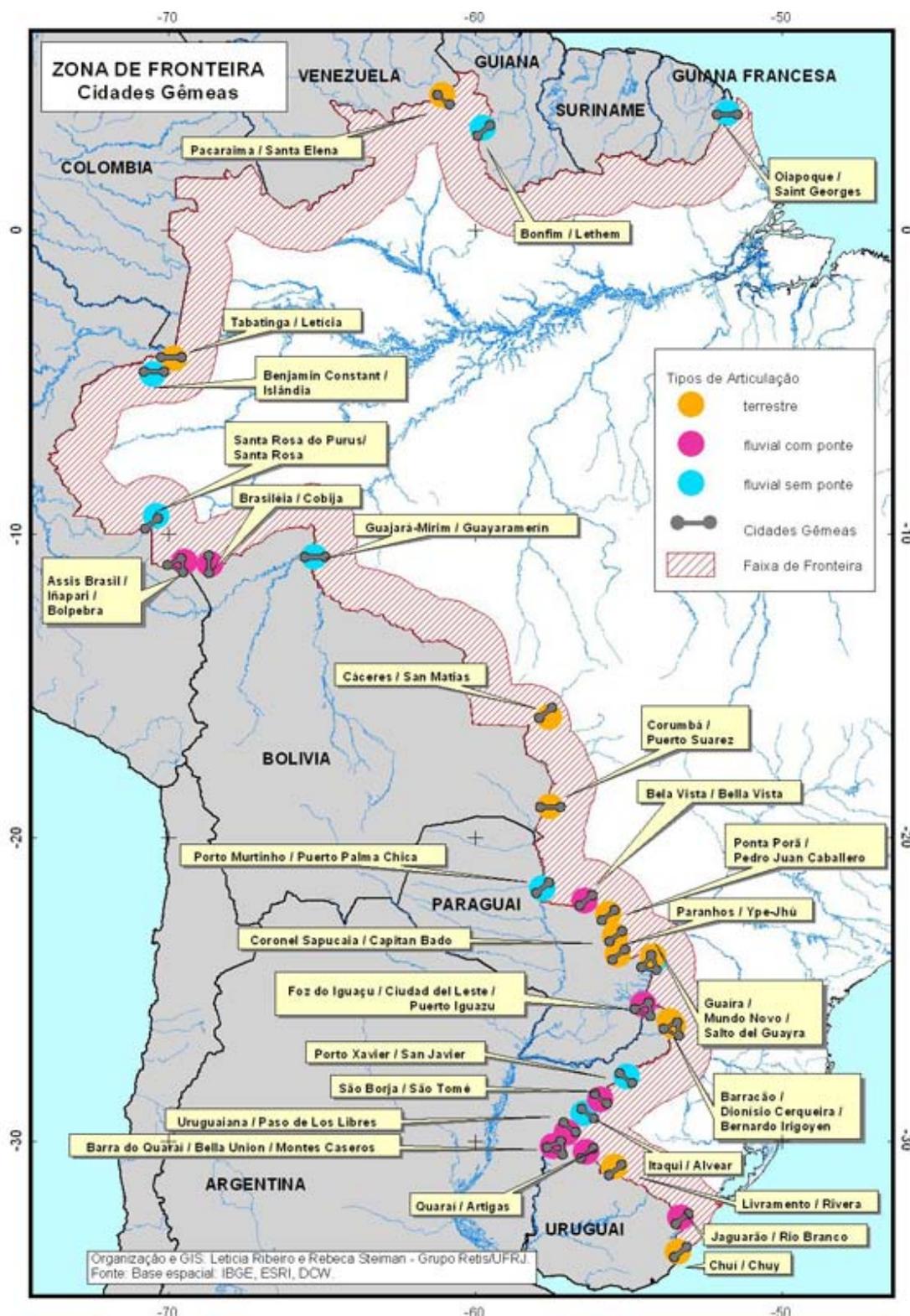
	Vinícola de Tokaj		
Índia	Grutas de Bhimbetka	2003	III, V
Islândia	Parque Nacional Þingvellir	2004	III, VI
Israel	Rota do Incenso – Cidades do Deserto de Negev	2005	III, V
Itália	Costa Amalfitana	1997	II, IV, V
	Portovenere, Cinque Terre, e as Ilhas (Palmaria, Tino e Tinetto)	1997	II, IV, V
	Parque Nacional de Cilento e Vallo di Diano com os sítios arqueológicos de Paestum e Velia, e Certosa di Padula	1998	III, IV
	<i>Sacri Monti</i> de Piedmont e Lombardy	2003	II, IV
	Vale d'Orcia	2004	IV, VI
Itália/Suíça	Linha férrea de Rhaetian nas Paisagens de Albula/Bernina	2008	II, IV
Japão	Locais Sagrados e Rotas de Peregrinação na Montanha Kii	2004	II, III, IV, VI
	Mina de Prata Iwami Ginzan e sua Paisagem Cultural	2007	II, III, V
Líbano	Vale Sagrado Ouadi Qadisha e a Floresta dos Cedros de Deus (Horsh Arz el-Rab)	1998	III, IV
Lituânia	Sítio Arqueológico Kernavė (Reserva Cultural de Kernavė)	2004	III, IV
Lituânia/Rússia	Istmo de Curonian	2000	V
Madagascar	Monte Real de Ambohimanga	2001	III, IV, VI
México	Paisagem de Agave e antigas instalações industriais de Tequila	2006	II, IV, V, VI
Mongólia	Paisagem Cultural do Vale do Rio Orkhon	2004	II, III, IV
Nova Zelândia	Parque Nacional Tongariro	1993	VI, VII, VIII
Nigéria	Paisagem Cultural de Sukur	1999	III, V, VI
	Caverna Sagrada de Osun-Osoybo	2005	II, III, VI
Noruega	Vegaøyen - o Arquipélago Vega	2004	V
Polónia	Kalwaria Zebrzydowska: o complexo paisagístico e parque de arquitetura manierista e parque de peregrinação	1999	II, IV
Portugal	Paisagem Cultural de Sintra	1995	II, IV, V
	Região Vinícola Alto Douro	2001	III, IV, V
	Paisagem de Cultura Vinícola da Ilha do Pico	2004	III, V
Quênia	Florestas Sagradas Mijikenda Kaya	2008	III, V, VI
Quirguistão	Montanha Sagrada Sulaiman-Too	2009	III, VI
Reino Unido	Paisagem Industrial de Blaenavon	2000	III, IV
	Jardins Botânicos Reais de Kew	2003	II, III, IV
	Saint Kilda	2005	III, V, VII, IX, X
	Paisagem mineradora de Cornwall e West Devon	2006	II, III, IV

Laos	Vat Phou e Estabelecimentos Antigos associados na Paisagem Cultural de Champasak	2001	III, IV, VI
República Tcheca	Paisagem Cultural de Lednice-Valtice	1996	I, II, IV
Suécia	Paisagem Agrícola do Sul de Öland	2000	IV, V
Suíça	Terraços Vinícolas de Lavaux	2007	III, IV, V
Togo	Koutammakou, a terra de Batammariba	2004	V, VI
Turcomenistão	Fortalezas do Império Parta em Nisa	2007	II, III
Zimbábue	Montanhas de Matobo	2003	III, V, VI

**Fonte:** Tabela elaborada a partir da Lista de Paisagens Culturais Mundiais do site da UNESCO<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Disponível em <http://whc.unesco.org/en/culturallandscape/> Último acesso em 10/03/2011.

## ANEXO A – Mapa das cidades-gêmeas situadas na linha de fronteira brasileira



Fonte: GRUPO RETIS, 2010<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Disponível em <<http://acd.ufrj.br/fronteiras/>> Acesso em 12 de maio de 2010.

**ANEXO B** – Notícia publicada no site do IPHAN sobre o tombamento de Jaguarão e da Ponte Internacional Barão de Mauá

**Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural aprova tombamento de Jaguarão (RS) e do primeiro monumento binacional do país**

03/05/2011

*Ponte Mauá, que liga a cidade gaúcha a Río Branco, no Uruguai, é objeto de tombamento específico que coincide com a proteção concedida ao centro histórico*

O Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural aprovou nesta terça-feira (3), em Brasília, as propostas de tombamento do conjunto histórico e paisagístico de Jaguarão e da Ponte Internacional Mauá, no mesmo município, como bens do patrimônio cultural do país. A área urbana sobre a qual recairá a proteção proposta guarda um acervo considerável de bens culturais, com edificações coloniais, ecléticas, art déco e modernistas, que variam em tipologias, formas de implantação e acabamentos, e constituem um conjunto ainda extremamente bem preservado e íntegro. O traçado viário da cidade, demasiadamente retilíneo se comparado ao das cidades coloniais brasileiras, decorre possivelmente da forte influência espanhola em seu desenvolvimento.

A Ponte Internacional Mauá, por sua vez, torna-se o primeiro monumento binacional do Brasil, uma vez que a estrutura de ligação com o Uruguai já é reconhecida como patrimônio cultural naquele país.

**Disputas territoriais e economia pecuarista**

A formação do conjunto histórico e paisagístico de Jaguarão está intrinsecamente ligada aos processos de expansão das ocupações portuguesa e espanhola no território americano e às respectivas estratégias para garantir a posse de seus territórios.

Durante o período conhecido como União Ibérica (1580-1640), estiveram suspensas as disputas territoriais. Nesse período foram descobertas as primeiras minas de prata na região andina e os primeiros caminhos de acesso a elas, a partir da navegação pelos rios afluentes do Rio da Prata. Mas com a restauração do reino de Portugal, a coroa lusitana partiu para a ocupação das terras ao sul do seu último ponto estabelecido pelo Tratado de Tordesilhas -- a Capitania de São Vicente -- com a fundação de portos e povoações nas baías de Paranaguá e da Babitonga, na Ilha de Santa Catarina, em Laguna, Rio Grande e no próprio Estuário do Prata, com a Colônia de Sacramento.

O início da povoação da região de Jaguarão descende justamente desse contexto. Às margens do Rio Jaguarão, no local conhecido como Cerro da Pólvora (hoje dentro da área urbana da cidade) foi estabelecida inicialmente uma guarnição militar espanhola, mais tarde tomada pelos portugueses, no entorno da qual se desenvolveu a povoação do Espírito Santo do Cerrito de Jaguarão.

Ao longo de sua história a cidade foi palco de disputas e batalhas entre as duas coroas e, mais tarde, após a independência e quando as fronteiras já estavam relativamente bem definidas, entre a elite pecuarista regional e o Governo Central. Portanto, a cidade cresceu envolta em uma atmosfera militar, e apesar de as fortificações originais não existirem mais, outros elementos marcam essa presença, como as ruínas da antiga Enfermaria Militar e um novo quartel do exército, construído já no século XX.

Ainda hoje situada na fronteira, a povoação se formou e desenvolveu voltada para o Uruguai, apesar de separada pelo Rio Jaguarão, que nesse trecho delimita a divisão política entre os dois países. Apesar das disputas políticas, a população sempre transitou entre os dois lados de maneira irrestrita, e o comércio de fronteira – em grande parte informal e estabelecido nos laços de parentesco entre os habitantes e nas propriedades rurais que os pecuaristas mantinham nos dois lados da fronteira – garantia a manutenção dos laços culturais que as longínquas coroas tentavam separar politicamente.

A Ponte Internacional Mauá, financiada pelo Uruguai em decorrência de uma dívida de guerra com o Brasil e executada no início do século XX por uma firma carioca, veio unir fisicamente o que já era indissociável culturalmente. E como em outros pontos da fronteira entre o Rio Grande do Sul e o Uruguai, Jaguarão e Río Branco estabeleceram definitivamente sua interdependência, que se estendia a toda a região sul do Brasil e ao Uruguai com a implantação da linha férrea que conectou a malha gaúcha ao porto de Montevideu. Por ela eram transportados os produtos oriundos da pecuária, principal atividade econômica da região.

Assim, a construção da ponte representa ainda a resistência das elites pecuaristas gaúchas, em constante disputa inicialmente com a coroa portuguesa e, mais tarde, com a administração centralizada no Rio de Janeiro e dominada pelos cafeicultores. A pecuária (principal produto da região até os dias de hoje), juntamente com o processamento da carne de gado para a produção de charque, permitiu o estabelecimento de uma classe social economicamente fortalecida no sul do país, mas cujos interesses muitas vezes eram preteridos pelo Governo Central, em favorecimento de interesses econômicos mais bem representados como a cafeicultura. A tensão entre os pecuaristas no sul e o governo acabou chegando a deflagrar conflitos armados, como as revoluções Farroupilha e Federalista, até hoje de grande importância para a cultura gaúcha.

### **Sobre o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural**

O Conselho que avalia os processos de tombamento e registro de bens do patrimônio cultural brasileiro, presidido pelo presidente do Iphan, Luiz Fernando de Almeida, é formado por especialistas de diversas áreas, como cultura, turismo, arquitetura e arqueologia. Ao todo, são 22 conselheiros de instituições como Ministério do Turismo, Instituto dos Arquitetos do Brasil, Sociedade de Arqueologia Brasileira, Ministério da Educação, Sociedade Brasileira de Antropologia e Instituto Brasileiro de Museus – Ibram e da sociedade civil.

### **Mais informações**

Assessoria de Comunicação Iphan

[comunicacao@iphan.gov.br](mailto:comunicacao@iphan.gov.br) | Adélia Soares | Daniel Hora

(61) 2024-6187 / 2024-6194 | [www.iphan.gov.br](http://www.iphan.gov.br) | [www.twitter.com/IphanGovBr](https://www.twitter.com/IphanGovBr)

**Fonte:** Ascom Iphan.

Disponível em

<<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do;jsessionid=F09F44413907B062CAA8D26C5A3FBD92?id=15969&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>>

Acesso em 10 de maio de 2011.

## ANEXO C – Letras de Música que versam sobre o rio Jaguarão

### **Rio Rumo do Meu Coração**

(Letra: Hélio Ramirez)

Este rio que eu canto  
 Rio de malícias...  
 De contrabando, milícias...  
 Entrevero de línguas  
 Este rio que eu canto  
 Pula em meu coração  
 Como traíra arredia  
 - tarde mansa de verão –  
 Rio, rio, rio  
 Rio de “la amistad”  
 Rio, rio, rio  
 Rio de “la unidad”  
 Rio, rio, rio “del Puente Mauá”  
 Rio, rio, rio Jaguarão  
 Rio Jaguarão  
 Nós dois somos iguais  
 Temos dois amores:  
 Um Brasil, outro Uruguai.

### **Barqueiro do Jaguarão**

(Letra: Hélio Ramirez)

Barqueiro areeiro, barqueiro areeiro  
 Do meu rio Jaguarão  
 No impulso da taquara  
 Leva à teus filhos o pão...  
 Anda rápido, anda ligeiro  
 Que a noite vem aí  
 Cuidado com jaguar grande  
 Te espreitando nos sarandís  
 Tua mulher ficou rezando  
 Pra senhora dos navegantes  
 Num barraco de pau-à-pique  
 Triste morada de errantes  
 Mas tua pele morena  
 Já está acostumada  
 A sol, chuva, vento forte  
 A granizo e invernada  
 Teu suor está plantado  
 Em cada casa desse chão  
 Mas se a paga foi pouca  
 O esquecimento não.

ANEXO D – Poemas que versan sobre a Ponte Internacional Barão de Mauá

*Puente Mauá*, de Duca Martins Marins (MARINS, 1969, s. p.)

Puente de los quileros  
 Con el nombre de Mauá  
 Por tu lomo va el destino  
 Da gente que viene e va

Sos para el rio la vincha  
 De su encrespada melena  
 Y tus estribos parecen  
 Rodajas de nazarenas

Se enlazan los dos idiomas  
 En el saludo y prosiar;  
 Cruzando medias maletas,  
 La cosa no da pa más.

En dos aduanas distintas  
 El hombre su derecho ampara,  
 Hay un río que nos une  
 Y un puente que nos separa.

Yaguarón y Río Branco,  
 Se atan al Puente Mauá,  
 Esperanza que no muere,  
 Destino del más allá.

Pucha qué lindo es de noche,  
 Verlo empolvado de luna  
 Y estrellitas que se amacan  
 Haciendo del rio cuna.

Comunión para los dos pueblos  
 Armado con hormigón,  
 Con un río que debajo  
 Palpita cual corazón.

También la vida del hombre  
 Tiene rio y tiene puente,  
 Río de aguas que corren  
 Y nostalgias de torrente.

Dos pueblos que van y vienen  
 En continua andar y andar  
 Puente con un destino  
 Transitar y transitar.

Puente de los quileros  
 Con el nombre de Mauá,  
 Por tu lomo va el destino  
 Da gente que viene e va.

*Puente Internacional Mauá*, de autoria de Herbert Fernández (JACKSON, 2003, p. 31-33).

Aunque mucho se haya dicho  
 Nunca tanto se dirá  
 Que sobre el puente Mauá  
 Noquepa algún nuevo juicio  
 Gran exponente en servicio  
 Brazo extendido en la hermandad  
 En tierras americanas  
 Uniendo patrias hermanas  
 Desde el Plata al Paraná

Presencia y solemnidad  
 Se exponen a simple vista  
 Son prendas que en larga lista  
 Nunca se habrán de agotar  
 Pasa el tiempo elemental  
 Sin que su ensamble lo advierta  
 Y aunque en estirada cuenta  
 Los años sumando van  
 Sigue rumbo al centenar  
 Como quien ni se da cuenta

En una tarde del treinta  
 Hace ya setenta años  
 Iniciaba al calendario  
 Con sus arterias abiertas  
 Ha sido la enorme puerta  
 Accesible a la región  
 A producciones enteras  
 Que cruzan por la frontera  
 Sobre su fuerte armazón

Su envidiable construcción  
 En gris plateado conserva  
 La expresión de larga cuerda  
 Tensada en el Yaguarón  
 Abajo el río en su rol  
 Es el espejo del alma  
 Y en las tardecitas calmas  
 Se puede invertido ver  
 La imagen del mismo ser  
 Cruzando bajo las aguas

E, Kemnits y Compañía  
 Fue la empresa constructora  
 Que cimentó sus auroras  
 Con notable ingeniería  
 Rememoran esos días  
 Abuelos de la región  
 Cuando se abrió el corazón  
 Dando paso a la alegría  
 Que aportaba nueva vida  
 A Río Branco y Yaguaron

Sos hijo de la región  
 De todos el más amado  
 Constantemente mimado  
 Por una y otra Nación  
 Cada vez que la ocasión  
 Expresa una voluntad  
 Entre ciudad y ciudad  
 Se comparten las culturas  
 Transcendiendo la estructura  
 Del viejo Puente Mauá

Sós estrella que mas brilla  
 En el alma nacional  
 Hermoso cartón postal  
 Promoción de maravilla  
 Río Branco y Cuchilla  
 Al igual que Yaguaron  
 Con sensible admiración  
 Se impregnan en tu paisaje  
 Rindiendote el homenaje  
 Junto al Río Yaguaron

Hoy se expresa la razón  
 Con que te acunó la historia  
 Y te adorna con la gloria  
 De gran condecoración  
 Te concede la expresión  
 Más alta del Oriental  
 Te abraza la diagonal  
 De Artigas el protector  
 Ugiendote con amor  
 Monumento Nacional.

***Puente Mauá*** (JACKSON, 2003, p. 34).

Majestuoso de cemento  
 Dos quebradas y que vista  
 Arriba cruzan los pueblos

Y abajo las barquitas.

Este es mi Puente Mauá  
Te declaro monumento  
De Arbolito hasta Aceguá  
Pasando por el Conventos.

De la historia del Jaguar  
De playitas, de jugar  
De Barrancas y crecidas  
Del llegar de despedidas.

Em Uruguay, em Rio Branco  
Y frontera con el Brasil  
Del cruzarte a paso tranco  
Puente hermoso y tan gentil.

ANEXO E – Crônica de Aldyr Garcia Schlee “Ir a Jaguarão e Descobrir o Resto do Mundo<sup>18</sup>”

Ir a Jaguarão não é fácil; mas compensa.

Antes, quando eu era guri, ir à Jaguarão era voltar para casa: de trem, carro-motor, avião ou barco a vapor. Chegava-se (do Brasil ou do Uruguai) com o coração apertado pela magia do reencontro e o medo do desencontro, ao adivinhar os velhos telhados despontando entre campo e arvoredo; logo, logo, ao divisar o casario estendido igual dos dois lados do rio – a Ponte no meio –, com a esperança de que aqui e ali estivessem bem resguardados todos os afetos recuperáveis a cada regresso.

Hoje não se vai nem se vem mais a Jaguarão num monomotor Focker, da Varig. O vapor “Cruzeiro” já não apita na curva do rio, trazendo-nos de Porto Alegre ou levando-nos a Pelotas. Os trilhos, aqui – ou sobre três quilômetros de ponte, Uruguai adentro –, enferrujam inúteis na falta de trens *Ganz-mávag* que chegavam de Montevideú duas vezes por dia; e na ausência do inesquecível carro-motor, que saía *tlaquetlaqueando* pelos campos planos, nos injustificáveis meandros de seu caminho de aço, rumo a Rio Grande.

Ir à Jaguarão tornou-se difícil? – perguntará o leitor.

*Não!* – respondo eu. Mas, como viagem, perdeu definitivamente o encanto. Vai-se e vem-se sem sobrevôo e sem aterrisagem, sem atracação e sem apitos, sem fiambres e sem vagão-restaurante, sem *tlaquetlaques* e sem bolos de coalhada. Por isso, chega-se a Jaguarão sem nada, na forma a que uma equivocada política de transportes nos condenou: apenas por via rodoviária, o que implica geralmente em viajar de automóvel ou ônibus (são trezentos e tantos quilômetros de Porto Alegre; outros mesmos trezentos e tantos desde Montevideú), por prolongados espaços despovoados, com algum gado aqui, um pouco ali, menos lá adiante; alguma granja de arroz; alguma soja; e quem sabe até inesperadas melancias e improváveis avestruzes. Enfim: chega-se a Jaguarão, no perder-de-vista da amplitude circular dos sempre distantes e inatingíveis horizontes do pampa: *mas como vale a pena!*

Jaguarão está ali, a meio caminho de Montevideú e de Porto Alegre, entre dois pequenos cerros – o da Enfermaria e o do Cemitério – e o rio que lhe dá nome e que separa e une a cidade a Rio Branco, do outro, no Uruguai. Divide (ou soma) com Rio Branco a magia particular das luminosas e surpreendentes cidades da fronteira uruguaio-brasileira, de acentuada marca fronteira no traçado quadricular de suas ruas, na preservada unidade de sua arquitetura e na comunhão de costumes de seus habitantes. Distingue-se das outras, contudo, por causa do sortilégio paradoxal de sua ponte superlativa, que ao mesmo tempo liga e separa dois mundos iguais; e que desafia o visitante, ante sua espetacular monumentalidade de meia légua a esgotar qualquer repertório de adjetivos.

Ir a Jaguarão e a Rio Branco é ir ao exterior sem sair do interior, é ir ao estrangeiro sem ser forasteiro, é sentir-se cosmopolita dentro de casa. De certa maneira, é descobrir o resto do mundo no próprio espelho, ante a conformidade das margens opostas e a repartição dos arcos da Ponte.

<sup>18</sup> Disponível em <http://ardotempo.blogs.sapo.pt/241269.html?thread=74357#t74357> Acesso em 12/02/2009

Sobre o cimento da belíssima Ponte Internacional Mauá, bem no meio do rio, havia um *risco vermelho*, separando Brasil e Uruguai: botava-se um pé aqui, outro lá, além do risco – e estava-se ao mesmo tempo em dois países. Hoje, o risco foi apagado e substituído por uma placa; mas a cada ida e a cada volta, a cada troca de lado, a cada mágica travessia, opõem-se e complementam-se sobre a ponte o perto e o distante, o nosso e o deles, assumindo-se ante cada um de nós, em nós mesmos, o outro.

Ao entardecer, o sol aparecido no Brasil começa a desaparecer no Uruguai: do lado de cá, o leitor descerá até o cais de Jaguarão e poderá se deslumbrar com o espetáculo de cores e luzes de um inigualável pôr-do-sol varado sobre o rio, entre oito escurecentes e majestosos arcos da Ponte; do lado de lá, o leitor estará num banco da calle costanera de Rio Branco, e verá a Ponte toda dourando-se de sol e incendiando-se esplendorosa e repetida no espelho das águas.

O leitor terá chegado de manhã. Terá visto logo, nos arrebaldes, modestas casas com fachadas altas e telhados inclinados para trás, numa meia-água muito comum dos dois lados do rio – a que chamam “cachorro sentado”. Terá chegado até a Praça, ao largo da Matriz, quem sae ao Hotel; e terá se admirado da beleza dos casarões de altas portas e tantas sacadas – que constituem ali o mais admirável e bem conservado conjunto de arquitetura eclética do Rio Grande do Sul.

O leitor contará dez sacadas na fachada do Clube Harmonia; doze na do Jaguareense. Mas precisará encontrar um guia, quem sabe no Instituto Histórico e Geográfico, quem sabe na Casa de Cultura, para poder visitar a cidade, chegar ao museu Carlos Barbosa, à Igreja da Minervina (e saber coisas, que todos sabemos, os jaguareenses; e que contamos gostosamente, mas não escrevemos). O leitor conhecerá o Teatro, as ruínas da Enfermaria, portas e portas de descomunal escultura; e admirará quantas fachadas se lhe apresentarem (o medo que se tem, em Jaguarão, *é que fiquemos sempre num turismo de fachada*).

Depois, o leitor irá a Rio Branco. Atravessará a Ponte obrigatoriamente a pé, para melhor apreciar o rio, para melhor sentir o sortilégio da ponte, e para logo – a passo, no mais – deparar-se com o outro lado e, logo logo, ver tudo de lá para cá.

Em Rio Branco o leitor chegará por uma rampa da Ponte e irá a uma quesería e comprará queijos das mais variadas procedências e qualidades; comprará morrones dulces em conserva e os inigualáveis dulces de leite Conaprole – com chuno ou sin chuno. Mas deverá dar um jeito de conseguir carona ou tomar um velho ônibus para ir até La Cuchilla, que é a parte mais alta da cidade, lá na continuação da Ponte. Em La Cuchilla, não se pode deixar de conhecer a Estação Ferroviária, dar uma volta na Praça, comprar jornais no Kiosko e provar masitas, uma torta pastaflora e uma pascualina, na Confeitaria Nueva Ibéria; e o leitor saberá chegar à calle Virrey Arredondo para desfrutar dessas delícias.

Se o dia estiver bonito, valerá a pena dar um jeito de ir ao balneário Lago Merín, a 20 quilômetros de Rio Branco: uma praia uruguaia banhada pela Lagoa Mirim – patrimônio da humanidade – com Cassino e a possibilidade de se comer, dependendo da época, um pintado à jaguareense ou uma traíra recém pescada.

À noite, haverá tempo para voltar a La Cuchilla e dirigir-se ao “Tacuari” (algumas quadras depois da Ponte, à esquerda), pedindo ao Acuña, dono e assador, nada mais do que um petit-entrecot – que sobressairá do prato e, a cada bocado, justificará o fascínio daquele modesto restaurante de tiras de plástico na porta de entrada, havendo de impor definitivas certezas

sobre a excepcional qualidade da carne e da parrila uruguaias. O acompanhamento se fará com pão graseoso, cerveja Patricia e, dependendo da sorte, com as coplas de algum guitarrero desgarrado.

De regresso a Jaguarão, é obrigatório voltar-se pelo trecho da Ponte que liga as duas partes de Rio Branco, para ter o privilégio de flagrar a cidade brasileira descobrindo-se na sua própria iluminação, do outro lado do rio – e crescendo contra o céu escuro.

Depois, basta dormir e sonhar; na certeza de que ter ido a Jaguarão (e Rio Branco) é não ter passado em vão pela vida.

Agora, se o leitor sabe que em Rio Branco há um duty-free shop com meia dúzia de excelentes lojas com ar condicionado, vendendo a dólar produtos de todo o mundo; e deseja ir até lá só para fazer compras, essa é uma boa pedida. Mas, por favor, não entre em Jaguarão: siga até a última rua, ao fim da estrada, sobre a esquerda, em direção à Ponte sem olhar para os lados, atravesse a Ponte sem se importar com o rio; desça à direita, pela rampa, sem pensar em nada; e vá de loja em loja comprar o que quiser e puder.

© *Aldyr Garcia Schlee*