

TECNOLOGIAS ANTIGAS E ATUAIS: AS CIDADES DOS OBJETOS QUE TESTEMUNHAM A CULTURA FRONTEIRIÇA BRASIL-URUGUAI

FRANCISCA FERREIRA MICHELON
UBIRAJARA BUDDIN CRUZ

INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta a primeira prospecção das cidades da faixa de fronteira que constitui um dos resultados parciais do projeto de pesquisa em andamento que deu tema ao terceiro Seminário Internacional de Patrimônio Industrial, Alimento e Sustentabilidade (SemPIAS), intitulado “Tecnologias antigas e atuais em culturas tradicionais ibero-americanas: sustentabilidade de paisagens históricas da produção”. O principal objetivo do projeto é identificar conexões entre locais e objetos representativos de técnicas e tecnologias antigas, ativos ou musealizados, transformados ou recentes, relativos ao patrimônio alimentar, industrial-alimentar e de transporte, embora outros, conforme o lugar, possam ser considerados. Além dos remanescentes industriais, buscaram-se objetos em museus, coleções particulares e outras instituições de guarda de acervos, assim como em grupos determinados das comunidades. O território principal é o Rio Grande do Sul e nesta etapa inicial, que se desenvolveu de janeiro a novembro de 2025, a parte do território investigado foi a fronteira Brasil-Uruguai, especialmente, ainda que não só, cinco das seis cidades gêmeas¹, que favorecem a observação dos trânsitos e das reminiscências nos municípios contíguos, bem como nos municípios vizinhos, todos localizados no segmento de fronteira da Mesorregião Metade Sul do Rio Grande do Sul, incluindo parte da Campanha Gaúcha (Fig. 1).

¹ Ainda não foram visitadas as cidades gêmeas Chui-Chuy porque não apresentam ao menos um dos dois elementos essenciais para a primeira coleta do trabalho de campo: a presença de ao menos um museu histórico, ou etnográfico ou ecomuseu e a presença de um saladeiro, ou linha férrea.

A detailed map of the state of Rio Grande do Sul, Brazil. The state is outlined in yellow and labeled 'Rio Grande do Sul' in the center. To the north is Santa Catarina, to the west is Argentina, and to the south is Uruguay. The Rio Uruguay flows along the western border. Major cities are marked with red dots and labeled: Porto Alegre (the capital), Pelotas, Rio Branco, and Montevideo (in Uruguay). Other labeled locations include Uruguaiana, Quaraí, Santana do Livramento, Dom Pedrito, Bagé, Hulha Negra, Pinheiro Machado, Candiota, Acagua, Acaguá, Pelotas, Jaguarão, Lagoa Mirim, and Chuí. The map also shows the coastline, including Capão da Canoa, Tramandaí, and Cidreira, and the Lagoa dos Patos. The Rio Grande is shown flowing into the Atlantic Ocean (Oceano Atlântico).

Para tanto, após o SemPIAS, acordamos o plano de trabalho de uma das pesquisadoras, que iniciou o pós-doutoramento na Universidade de Sevilla² com a pesquisa de campo que se realizou pelos dois autores do texto de 07 a 13 de agosto e após, pela autora de 11 a 14 de setembro, além de outras jornadas mais breves em outubro e novembro. No lado brasileiro foram visitadas quatorze cidades e do lado uruguaio sete, nas quais os pesquisadores realizaram fotos e vídeos em museus, estações férreas, antigos saladeiros, vilas operárias, antigas minas e outros locais eventuais no Brasil e no lado uruguaio.

² - Kátia Helena Rodrigues Días, supervisionada na Universidade de Sevilha pelo pesquisador emérito Vicente Julián Sobrino Simal.

116

timento de empresários uruguaios, também com capital europeu, referem o intenso trânsito de produção que ocorria na fronteira, exemplificado na instalação dessas indústrias no lado brasileiro, entre as últimas décadas do século XIX até por volta de 1920 (Souza, 2001; Jacob, 2004; Volkmer, 2007; Guerra, 2019). Efetivamente, foram só algumas décadas em que esses saladeros funcionaram, mas o impacto que tiveram sobre a região pode ser observado tanto nas suas ruínas, quanto no outro bem, que passamos a incluir no estudo: as estações férreas. Essas, ao contrário dos saladeiros, mantiveram-se e muitas foram recuperadas (Bagé, Dom Pedrito e Santana do Livramento), outras apenas sobreviveram (Itaqui, São Borja e Barra do Quaraí).

Um dado interessante a considerar é o crescimento significativo da produção de vinho e azeite, que poderia ser entendida como uma nova frente produtiva da região. Mas não é nova. Nos museus de Pelotas, assim como nos museus da serra gaúcha, verifica-se que a produção do vinho se estabeleceu, de modo artesanal, com os portugueses, primeiramente, depois com os imigrantes italianos e alemães. Repara-se que quanto mais se intensifica o comércio de fronteira, os discursos e legendas da convivência pacífica se estabelecem, reforçando os elementos representativos da integração binacional da região.

ALGUNS CONCEITOS SOBRE A FRONTEIRA

Antes de falar das cidades é necessário esclarecer o entendimento sobre o que se entende por cada conceito aplicado à palavra Fronteira. Com base em Pucci (2010) importa distinguir Fronteira, Limite, Faixa de Fronteira e Zona de Fronteira. Cada uma dessas palavras designa uma condição e área específica e no caso de estudo, a área na qual estão as cidades que se pretende conhecer. Nesse sentido:

Entende-se por limite a linha imaginária que define o contorno territorial de um Estado e, por consequência, o alcance de sua jurisdição. Quando essa linha coincide com acidentes geográficos, como rios e montanhas, costuma-se chamá-la de “limite natural”. A rigor, contudo, todo limite é convencional, visto que, seja quando negociado bilateralmente, seja quando imposto unilateralmente, deverá sempre, ao fim e ao cabo, ser reconhecido pela sociedade internacional. Dado que o território é um dos elementos constitutivos do Estado e condição sine qua non de sua exis-

tência, a defesa do perímetro dentro do qual a soberania é exercida tange à segurança nacional (Pucci, 2010, p. 23).

Limite e fronteira são palavras que se referem ao complexo fenômeno que ocorre nas áreas delimitadas de dois países. São, portanto, conceitos com acepções diversas, conforme os pontos de vista que os tratam. Neste estudo, o entendimento adotado por Nogueira (2007), converge para o campo no qual se trabalha:

Limite do território nacional, a fronteira pressupõe um centro de controle, que pode ser geográfico ou não, de onde partem as ordens, na forma de políticas que variam em virtude do relacionamento que se estabelece com o vizinho. Tais políticas podem ter um sentido de estreitamento de relações exigindo uma menor vigilância por parte do Estado no que diz respeito à segurança do território, ou ao contrário, quando fortificações militares são estabelecidas para garantir o patrimônio territorial (p. 30).

Sobretudo, para o que se busca investigar, o conceito de Faixa de Fronteira é o mais significativo e para esclarecê-lo Pucci (2010) estabelece uma linha do tempo na qual se observam os motivos que conformaram o conceito ao longo do tempo, das sesmarias no Brasil aos mais recentes, que apresenta no trecho a seguir:

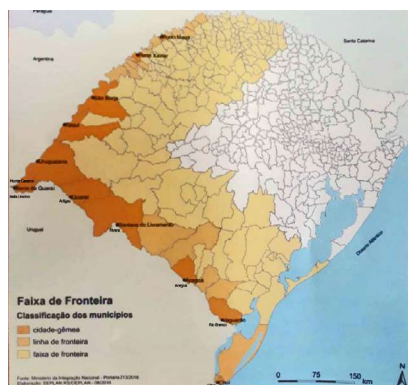
O conceito reapareceu na Constituição de 1934 sob o rótulo de faixa de interesse da segurança nacional, com a extensão lateral ampliada para 100 km. Pouco depois, com a Carta de 1937, a faixa de fronteira atingiu sua largura atual, de 150 km. Presentemente, na América do Sul, apenas cinco países, além do Brasil, reconhecem a faixa de fronteira como unidade espacial distinta e sujeita a legislação específica e apenas três estipulam a sua extensão: Brasil, Bolívia e Peru. Nestes dois últimos países, a faixa tem apenas 50 km de largura. À exceção do Brasil, nenhum país do Cone Sul legislou sobre a faixa de fronteira (Pucci, 2010, p. 32).

E, ainda, o autor informa que Zona de Fronteira é: “[...] o espaço configurado pela articulação espontânea entre as faixas de cada lado do limite internacional, caracterizado por interações que criam um meio geográfico próprio, só perceptível em escala regional” (Pucci, 2010, p. 46). Ao que acrescenta, utilizando o exemplo de uma das cidades gêmeas que: “[...] os moradores do

extremo leste da fronteira com o Uruguai referem-se ao Chuí ou el Chuy como uma totalidade” (Pucci, 2010, p. 46).

Ao adotar os conceitos acima para orientar a delimitação do espaço onde se está desenvolvendo o trabalho, deixa-se claro que a extensa complexidade que faz com que autores tratem o campo de estudos inclinados para o reconhecimento dos conflitos e dilemas ou das possibilidades e expressões de integração, não figuram como necessidade ao que se está buscando. Eventualmente, em numa ou noutra situação, tais pontos de vista serão considerados, ainda assim, ressalta-se, o estudo que se vem fazendo não é sobre a fronteira, mas na fronteira. Por isso, cabe utilizar um mapa (Fig. 2) para mostrar as cidades que no presente recorte, compõem o objeto do estudo. Muito recente à escrita deste texto, mais precisamente no início de dezembro de 2025, o Uruguai criou uma lei de fronteira, para melhorar a competitividade, o trabalho e a qualidade de vida na fronteira com o Brasil. Como essa lei é nova, ainda não se conseguiu aprofundar o entendimento de como funcionará, mas já se pode ter uma ideia de atingimento pelo mapa na figura 3 no qual se encontra a localização das cidades que, naturalmente, coincidem com as cidades gaúchas.

Figura 2 – Faixa de fronteira do Brasil, no Rio Grande do Sul



Fonte: Brasil. Ministério da Integração Nacional

Figura 3 – Faixa de fronteira do Uruguai com o Brasil



Fonte: Uruguay. Ministerio de Economía y Finanzas

As cidades que se asseguram na condição de cidades gêmeas são assim entendidas a partir da concordância com a definição dada pelo Ministério da Integração Nacional:

Serão consideradas cidades gêmeas os municípios cortados pela linha de fronteira, seja essa seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, que apresentem grande potencial de integração econômica e cultural, podendo ou não apresentar uma conurbação ou semi-conurbação com uma localidade do país vizinho, assim como manifestações “condensadas” dos problemas característicos da fronteira, que aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania (Brasil, 2014).

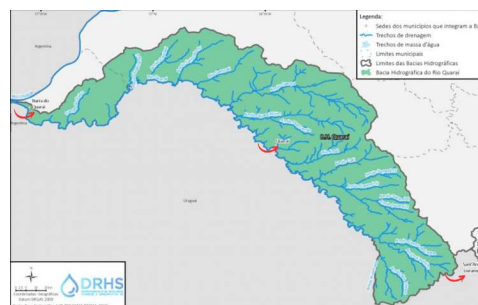
Das seis, apenas Barra do Quaraí é uma cidade trigêmea com Bella Unión, no Uruguai e Monte Caseros, na Argentina e tal como se vê nos mapas das figuras 4 e 5, encontra-se na confluência dos rios Quaraí e Uruguai. O mesmo mapa apresenta Quaraí fronteira com Artigas e Santana do Livramento fronteira com Rivera. Igualmente vê-se no mapa o trajeto do rio Quaraí e demais cidades gêmeas fronteiriças Brasil e Uruguai.

Figura 4 – Mapa com a localização das cidades gêmeas e trigêmeas no trajeto do rio Quaraí.



Fonte: Carneiro, C. P.; Ribeiro, G. S.; Moraes, L. E. P. (2024).

Figura 5 – Bacia do rio Quaraí.



Fonte: <https://www.sema.rs.gov.br/uo60-bh-quarai>

AS CIDADES DA FRONTEIRA RIO GRANDE DO SUL-URUGUAI

As cidades que constituem o foco deste texto localizam-se em uma faixa de fronteira com características particulares, na qual se percebe que “o impulso integrador vem do passado, por sinal, que antecede ao advento dos dois Estados” (Pucci, 2010, p.20). Trata-se, essa, de uma faixa larga e longa que acompanha a extensa linha de fronteira entre os dois países. No entanto, ao observar com mais cuidado, não há como desconsiderar que as dimensões de ambos os países são discrepantes. E, por isso, defende-se de que o mais correto é considerar a fronteira Brasil-Rio Grande do Sul, que se funda na perspectiva seguinte:

De modo geral, acaba sendo pouco produtivo comparar o Brasil com o Uruguai. Os próprios pesquisadores uruguaios reconhecem este fato. É o caso de Mazzei e Souza (2013), que exemplificam esta relação em cifras. Eles lembram que o Uruguai corresponde a pouco mais de 2% do território e a 1,7% da população brasileira, o que gera uma desproporção, geralmente favorável ao Brasil, em vários sentidos, sejam ambientais, econômicos ou sociais, conforme anota Pucci (2010), (Nogueira, 2015, p. 26).

Para chegar a cada uma dessas cidades, o mapa rodoviário é essencial. As visitas realizadas seguiram, neste momento inicial, um trajeto linear que pudesse, percorrendo uma única via, chegar ao maior número de cidades no tempo disponível. Mesmo assim, foram necessárias várias viagens, dado o fato de que as visitas de prospecção, tal como chamamos essa primeira fase, não puderam contar com muitos dias seguidos, uma vez que as distâncias entre as cidades não são curtas.

Na exposição que segue foram elencados tópicos que definem alguns critérios comparativos entre as cidades visitadas: localização, população, distância de Porto Alegre (capital do Estado), base econômica e referência industrial, e patrimônio cultural reconhecido ou com potencial de reconhecimento. Um dado importante para o nosso estudo consta no quadro 1 da figura 6. Ao destacar o fato de ter a cidade surgido de emancipação, ressalta-se um vínculo primordial a outro território, fato que importa para estabelecer nexos entre os vestígios da cultura material na área analisada.

Figura 6 – Quadro 1 - Fundação dos Municípios da rota BR 293

Município	Emancipação	Cidade origem	Lei	Origem
Bagé	1846	Piratini	Lei Provincial n.º 65, de 05-06-1846	Foi Distrito de Piratini
Uruguaiana	1874	Alegrete	Lei Provincial n.º 898, de 06-04-1874	Foi Vila de Santana de Uruguaiana
Santana do Livramento	1876	Alegrete	Lei Provincial n.º 1.013, de 06-04-1876.	Era distrito de Alegrete
Pinheiro Machado	1879	Piratini	Lei provincial nº 1132, de 2 de maio de 1878 1879, (Nossa Senhora da Luz das Cacimbinhas)	Desmembrado de Piratini. Em 1915, o nome foi mudado para Pinheiro Machado.
Dom Pedrito	1888	Bagé	Lei Provincial n.º 1.720, de 20-12-1888	Era vila com a denominação D. Pedrito
Quaraí	1890	4º Distrito de Alegrete (até 1871)	Ato nº 150 de 26 de março do ano de 1890,	Foi vila de São João Batista do Quaraí
Candiota	1992	Bagé	Lei Estadual n.º 9.574, de 20-03-1992	Desmembrado do distrito de Seival
Hulha Negra	1992	Bagé	Lei Estadual n.º 9.579, de 20-03-1992	Era distrito de Bagé

Barra do Quaraí	1995	Uruguaiana	Lei Estadual n.º 10.655, de 28-12-1995	Era distrito de Uruguaiana
Aceguá	1996	Bagé	Lei Estadual n.º 10.766, de 16-04-1996	Era distrito de Bagé

Fonte: Dados elaborados pelos autores com base em IBGE

O que o quadro informa, de imediato, é a própria trajetória de formação do Rio Grande do Sul. Foram surgindo distritos dentro das grandes extensões territoriais das cidades da fronteira. No século XIX os distritos se desmembraram e geraram vilas, que cresceram para freguesias, que se tornaram cidades. Isso aconteceu com Bagé, a cidade mais antiga dessa situação, Uruguaiana, Santana do Livramento, Pinheiro Machado e Quaraí. De Bagé, há poucas décadas, emanciparam-se três cidades e de Uruguaiana, uma.

Localizada na região da Campanha, Bagé possui, de acordo com o Censo de 2022, uma população de 117.938 habitantes, sendo a maior cidade gaúcha que faz fronteira com o país vizinho (IBGE, 2025). A cidade é um importante ponto de passagem para quem viaja do Brasil para o Uruguai por via terrestre, ficando a 378 quilômetros de Porto Alegre e 518 quilômetros de Montevidéu. Ainda no que tange ao aspecto demográfico, Santana do Livramento ocupa o segundo lugar, depois de Bagé, com uma população de 84.421 habitantes em um território de 6.946,407 km². Na sequência, Quaraí com 23.550 habitantes e Dom Pedrito com 36.981. Após, todas as demais cidades variam entre 11 mil e 4,5 mil habitantes. Portanto, a maioria são cidades pouco populosas. Mas, não é só a antiguidade que responde pelo tamanho da população, e sim o tipo de economia, que acaba determinando que essas cidades tenham um baixo crescimento demográfico.

A economia de Bagé é baseada na agricultura, pecuária e comércio local, tendo recentemente, como outras cidades da região, investido na olivicultura e vitivinicultura. Também se destaca na cidade a criação de cavalos de raça pura. Pode-se dizer que o mesmo acontece com Pinheiro Machado cuja base eco-

nômica do município está na agropecuária, sobretudo na criação de ovinos e azeite de oliva, tendo o município, a maior plantação de oliveiras do Brasil.

Já, Candiota parece diferente quanto à economia dada a existência de usinas geradoras de energia termoelétrica. A maior jazida de carvão mineral do Brasil está em Candiota, sendo passível de ser minerada a céu aberto, em profundidades de até 50 metros (Fig. 7). Esse carvão é enviado para as usinas por gigantescas correias transportadoras (Fig. 8). A reserva está estimada em um bilhão de toneladas, que abastece as usinas termelétricas Presidente Médici e Pampa Sul. Além da produção energética, assim como outras cidades da região, há uma grande cultura de vinhedos e oliveiras. Candiota tem o 3º PIB do Estado, segundo dados do IBGE (2021). De uma conformação urbana muito diferenciada, a cidade é formada por três vilas operárias, onde em uma delas se encontra a Prefeitura Municipal e em outra, a Câmara dos Vereadores.

Figura 7 – Mina de carvão mineral a céu aberto, **Figura 8** – Correia transportadora do minério, em Candiota, RS da mina à usina, Candiota, RS



Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

Hulha Negra é um caso intermediário, considerando que o carvão foi explorado no município até início dos anos 1950, o que deu o nome à cidade. No presente, sua economia é baseada na agricultura e pecuária. Um destaque local são os vários assentamentos de colonos sem terra no município.

As demais cidades, Santana do Livramento, Dom Pedrito, Quaraí e Aceguá, também compartilham de igual base econômica, a saber, o agronegócio, com hegemonia dos rebanhos de gado na pecuária e grãos na agricultura, além das

oliveiras e videiras que crescem significativamente nos últimos anos. Mas, há de se destacar o turismo de compras em Santana do Livramento e Uruguiana e a mineração em Dom Pedrito e Aceguá.

Barra do Quaraí, a mais jovem dessas cidades, subsiste no comércio com as suas vizinhas Bella Unión e Monte Caseros. A produção de arroz que ocupa significativa parte do seu território não é de proprietários locais e o Parque do Espinilho, extenso e peculiar, é protegido pelo Estado do Rio Grande do Sul, mas fechado de modo que a exploração desse, mesmo que moderada, não é possível. Com uma singular confluência de fatores naturais, a cidade pretende desenvolver o ecoturismo como principal base econômica.

O DIAGNÓSTICO SOBRE A CULTURA NAS CIDADES DA FRONTEIRA

Do ponto de vista cultural, a cidade que mais se destaca é Bagé por apresentar um patrimônio edificado com diversos estilos arquitetônicos (Fig. 9), muito bem preservado, além de contar com bibliotecas e dois importantes museus, o Museu da Gravura Brasileira e o Museu Dom Diogo de Souza (Fig. 10).

Figura 9 - Palacete Pedro Osório, Bagé, RS



Figura 10 – Museu Dom Diogo de Souza



Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2014

Outro bem de relevância para este estudo são as charqueadas. Segundo Andrade, Padoin e Ismério (2021), um registro fiel da história da cidade passa pelas charqueadas, que estão na origem dos atuais frigoríficos. A Charqueada

da Companhia Industrial Bageense (1891) foi “uma iniciativa dos pecuaristas e comerciantes locais, além de alguns profissionais liberais”. A seguir, instalar-se-iam as charqueadas de larga escala - Santa Thereza (1897) (Fig. 11), São Martim e São Domingos (1902) (Fig. 12) e Santo Antônio (1903). A atividade motivou escritores e artistas plásticos dos quais se destacam as obras: Xarqueada, de Pedro Wayne (1937), inspirado em sua vivência na Charqueada São Miguel, e a série de gravuras Charqueadas, do bageense Danúbio Vilamil Gonçalves. O sítio do Centro Histórico Vila de Santa Thereza é um caso exemplar de patrimônio restaurado, cuja representatividade tem vários aspectos a serem considerados nesta pesquisa, sobretudo o caso do tipo de vila operária que ali se formou.

Figura 11 – Centro Histórico
Vila de Santa Thereza



Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

Figura 12 – Ruínas do Frigorífico São Domingos



Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

E para os estudos patrimoniais dessa fronteira, o saladeiro, ou como já dito, a charqueada, mesmo em ruínas sugere, como os exemplos das figuras a seguir, apresentam forte valor patrimonial (Fig. 13, 14, 15 e 16)

Figura 13 - Ruínas do casarão que fazia parte
do complexo do Saladero Barra do Quaraí



Fonte: Trinacional.com, 2020

Figura 14 - Ruínas do casarão que fazia parte
do complexo do Saladero Barra do Quaraí



Fonte: Fotografia de
Francisca Ferreira Michelin, 2025

Figura 15 - Ruínas do Saladeiro
São Carlos, Quaraí



Fonte: Ubirajara Buddin Cruz, 2025

Figura 16 - Remanescente do Frigorífico
Armour, Santana do Livramento



Fonte: Ubirajara Buddin Cruz, 2025

Também cabe destacar outro bem de grande confluência para o entendimento da fronteira: as estações ferroviárias. E no caso de Bagé, compreender como a Estação reflete o papel que a cidade teve na região. A trama ferroviária que entendia o papel de Bagé a Pelotas e Rio Grande, estava intrinsecamente ligada ao tripé gado, charqueada e porto. A estação de Bagé foi criada em 1884, foi destruída por um incêndio em 1924, e recuperada em 1929, onde atualmente funciona o Centro Administrativo do Município (Fig. 17).

As estações ferroviárias que foram recuperadas nas cidades elencadas deste estudo são a de Santana do Livramento (Fig. 18) e Dom Pedrito (Fig. 19). Todas seguem o mesmo estilo da época e estão em uso para fins turísticos e culturais. No entanto, remanesce um acervo importante que se encontra em abandono: em Candiota, o distrito de Seival possui uma antiga estação ferroviária (Fig. 20), construída em 1884; em Hulha Negra a construção da estação ferroviária, em 1884 (Fig. 21) foi o marco referencial em torno da qual se formou a comunidade, inicialmente chamada Rio Negro, tendo seu nome alterado na década de 1940.

Importante exemplar de estação ferroviária encontra-se em Barra do Quaraí (Fig. 22), ainda que em avançado abandono. A gestão municipal tem projeto para sua recuperação a partir de 2026.

Figura 17 – Antiga estação ferroviária, atual Centro Administrativo de Bagé



Fonte: Fotografias de Ubirajara B. Cruz, 2025

Figura 18 – Estação ferroviária de Santana do Livramento



Fonte: Fotografias de Ubirajara B. Cruz, 2025

Figura 19 – Estação ferroviária de Dom Pedrito, Casa de Cultura Giseli Bueno Pinto



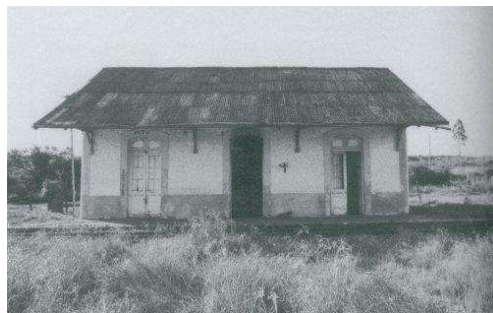
Fonte: Fotografias de Ubirajara B. Cruz, 2025

Figura 20 – Ruínas da estação ferroviária de Seival



Fonte: Fotografias de Ubirajara B. Cruz, 2025

Figura 21 – Estação ferroviária de Hulha Negra



Fonte: Fotografia do livro Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, 2002

Figura 22 – Estação ferroviária de Barra do Quaraí



Fonte: Fotografia de Francisca Ferreira Michelin, 2025

E se o patrimônio do passado parece apenas vestígio, há heranças palpáveis que se encontram ativas, hoje. Se do ponto de vista patrimonial, Pinheiro Machado tem um importante acervo arquitetônico, com prédios de diferentes estilos (Fig. 23). Na atualidade, uma potente indústria de cimento, afastada da área urbana, carrega a economia da cidade, com altos custos ambientais (Fig. 24).

Figura 23 – Teatro Municipal Ludovico Pórzio, Pinheiro Machado



Figura 24 – Indústria de cimento no interior de Pinheiro Machado



Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

Fonte: Fotografia de Ubirajara B. Cruz, 2025

E se Candiota teve uma importante participação na Revolução Farroupilha, por ter sido da histórica Batalha de Seival, quando foi proclamada a República Rio-Grandense, hoje contém, com todos os ônus que isso refere, enorme patrimônio industrial.

CONCLUSÕES

Os discursos de revalorização da campanha gaúcha, que incluem um novo ciclo produtivo a partir do aumento da produção do vinho e do azeite da região, impulsionaram um revival da memória dos saladeiros. Associações, ONGs e órgãos públicos, como secretarias municipais de cultura e turismo das prefeituras, se esforçam para consolidar essas ruínas como destino turístico, inclusive visando, através de parcerias público-privadas, o desenvolvimento socioeconômico, cultural e regional. Em Quaraí, por exemplo, onde estão as ruínas do Saladeiro São Carlos, a prefeitura criou o Parque Dyonélio Machado, uma

vez que, além de valorizar o patrimônio cultural e industrial, o lugar suscita uma importante memória da cidade no período em que a indústria funcionou. A tríplice fronteira, da qual faz parte Barra do Quaraí, é outro fato que desde 2017 vem promovendo a emergência de uma narrativa centrada nas ruínas do Saladeiro. A palestra de Fernando Alonso e Argemiro Rocha, publicadas pelo IPEA (2020), como capítulos do livro decorrente das oficinas sobre a tríplice fronteira, ocorridas em Uruguaiana em 2017, indicam claramente o quanto o movimento orquestrado pela combinação do poder público local e civil tem crescido.

No entanto, ainda não é suficiente, como observa Silva (2022) sobre a baixa participação social em relação a temas pertinentes ao parque Dyonélio Machado, mesmo diante do potencial do parque como fator de desenvolvimento turístico. Em Barra do Quaraí, a ONG Atelier Saladero desenvolve diversas atividades que visam valorizar a cultura da comunidade fronteiriça. Mas há pouco estudo sobre os lugares de significação histórica da cidade. Cabe lembrar que é uma cidade muito jovem e o saladeiro esteve abandonado por muito tempo. Mas é necessário dizer que a Associação Amigos do Saladeiro São Carlos, Curta Quaraí, Trinacional e outras entidades preocupadas com a preservação da memória dos locais ora estudados estão sendo fundamentais para que no futuro se possam apresentar iniciativas de reuso desses e de outros saladeiros que marcaram um fato único no pampa gaúcho: a indústria transfronteiriça. A região da Campanha, onde se localizam essas cidades, tem o setor primário como sua principal força econômica, diversificando para a produção de alimentos de valor agregado (vinho, azeite), indústria (cimento) e turismo, sobretudo de compras.

São consideradas cidades médias e pequenas, se levada em conta a classificação do IBGE (2025). No entanto, no histórico de cada uma, encontram-se aspectos particulares dessa fronteira, que se antes caracterizava-se por disputas pela delimitação do território, guerras e invasões, hoje define-se por políticas que se apresentam como sendo voltadas para a integração. Independente disso, é notória a fluidez dos modos de vida dos fronteiriços. E nem por isso, são cidades que se confundem com as suas irmãs. A forma dos dois lados da fronteira não nega o que lhes é peculiar, ainda que a paisagem não seja o elemento distinto. Integração, no caso dessas cidades, não é miscigenação. Tampouco as diferenças são antagonismos. Mas, os problemas de uma fronteira extensa e sem muros são maiores do que desejam aqueles que ali habi-

tam. Um desses problemas reside no pouco conhecimento e, portanto, reconhecimento da história em comum. Um exemplo são os saladeiros da fronteira sudoeste; eles são testemunhas de como esse espaço, que uma fronteira delimita, define, formou-se por vínculos econômicos, políticos e culturais.

NOTA

Este texto faz parte da pesquisa intitulada “Tecnologias Antigas e Atuais em culturas tradicionais ibero-americanas: sustentabilidade de paisagens históricas da produção”. Os agradecimentos são dirigidos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, CNPq / Brasil, pelo financiamento da pesquisa (Processo: 403368/2024-3; CHAMADA PÚBLICA MCTI/CNPQ No 16/2024 - Faixa 1: Projeto em cooperação).

REFERÊNCIAS

ALONSO, Fernando. O Município de Barra do Quaraí e a tríplice fronteira Brasil-Uruguai- Argentina: problemas e perspectivas. In: PEGO, Bolívar; MOURA, Rosa; NUNES, Maria; KRÜGER, Caroline; MOREIRA, Paula; FERREIRA, Gustavo. *Fronteiras do Brasil: uma avaliação do Arco Sul*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, v.5, 2020, cap.8. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/items/f1867615-c-c14-4055-9c8a-79dbdf7a1ba9>. Acesso em 26 jul 2025.

ANDRADE, Gustavo Figueira; PADOIN, Maria Medianeira; ISMÉRIO, Clarisse (org.). *História de Bagé: novos olhares*. Ponta Grossa: Texto e Contexto, 2021.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Gabinete do Ministro. Portaria no 125, de 21 de março de 2014. Estabelece o conceito de cidades gêmeas nacionais, os critérios adotados para essa definição e lista todas as cidades brasileiras por estado que se enquadram nesta condição. *Diário Oficial da União*. Brasília, n. 58, seção 1, p. 64. Disponível em: <https://diariofiscal.com.br/ZpNbw3dk2oXgIKXVGacL5NS8haloH5PqbJKZa-awfaDwCm/legislacaofederal/portaria/2014/mi125.htm>. Acesso em 02 set. 2025.

CARNEIRO, Camilo Pereira; RIBEIRO, Gabriel Silva; MORAIS, Eugênia Pereira de. *Fronteira Brasil-Uruguai: interações espaciais, reivindicações territoriais e políticas públi-*

cas de desenvolvimento. *Confins: Revue Franco-Brésilienne de Géographie. Revista Franco Brasileira de Geografia*. [Paris], n. 64, 2024. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/59302>. Acesso em: 06 set. 2025.

ESTAÇÕES ferroviárias do Brasil. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 20 nov. 2025.

FRANCIA, Robert. Los saladeros Novo Quarahy y el São Carlos en clave de frontera. *Estudios Históricos*. Uruguay: año XIV, n° 27, julio 2022. Disponível em <https://estudioshistoricos.org/otros/n27.html>. Acesso em 03 set. 2025.

GUERRA, Milton Quinhones. *Industrialização e arquitetura no RS: o frigorífico Armour de Santanna do Livramento (1917)*. 2019. 392 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

IBGE. *Cidades e Estados do Brasil*. 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 02 set. 2025.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO. *Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul: inventário das estações 1874-1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. *Censos de población, hogares y viviendas*. Disponível em: <https://www.gub.uy/instituto-nacional-estadistica/censosphv>. Acesso em: 11 nov. 2025.

JACOB, Raúl. *Cruzando la frontera*. Montevideo: Ed. Arpoador, 2004.

LUCENA, Marta Gomes. *Territorialidade de fronteira: uma contribuição ao estudo da questão fronteiriça Brasil e Uruguai no contexto do Mercosul*. Tese (doutorado em Ciências Sociais em Desenvolvimento Agricultura e Sociedade). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2011.

NOGUEIRA, Ricardo J. Batista. Fronteira: espaço de referência identitária? *Atelier Geográfico* – Revista Eletrônica. Goiania, v.1, n.2, dez/2007, p.27-41.

SILVA, Ana Lúcia Oliveria da. *Dilemas e perspectivas do Parque Dyonélio Machado e dos*

remanescentes do saladeiro São Carlos de Quaraí, RS. 2022. 197 p. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Desenvolvimento Rural) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2022.

SOUZA, Susana Bleil de. *Charqueadas e frigoríficos na fronteira: o trânsito pelo porto de Montevideu no início do século XX*. Trabalho apresentado no 4. Congresso Brasileiro de História Econômica - 5. Conferência Internacional de História de Empresas. Associação de História Econômica do Brasil, São Paulo, 2001.

SOUZA, Susana Bleil de. Fronteiras, poder político e articulações comerciais no Brasil Meridional do final do século XIX. *Anuario IEHS*, v. 23, p. 305-333, 2008.

ROCHA, Argemiro. O Movimento Transfronteiriço de ONGS: três pátrias, três cidades, um só povo - um estudo de caso. In: PEGO, Bolívar; MOURA, Rosa; NUNES, Maria; KRÜGER, Caroline; MOREIRA, Paula; FERREIRA, Gustavo. *Fronteiras do Brasil: uma avaliação do Arco Sul*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, v.5, 2020, cap.8. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/d436eec6-cd42-414d-b822-872ec560079b/content>. Acesso em 26 jul. 2025.

VOLKMER, Márcia Solange. ‘Onde começa ou termina o território pátrio’: os estrategistas da fronteira: empresários uruguaiois, política e a indústria do charque no extremo oeste do Rio Grande do Sul (Quaraí 1893-1928). 2007. 191 p. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade do Vale dos Sinos, São Leopoldo, 2007.