

ESTRADA DE FERRO DE PORTO ALEGRE A URUGUAIANA

Santa Maria, 29 de novembro de 1909.

A COMPAGNIE DES CHEMMINS [Sic]DE FER SUD OUEST [Sic] BRÉSILIENS, por seu representante abaixo assignado, solicita-vos a necessária licença para mandar edificar em terrenos de sua propriedade situados á rua Pinheiro Machado, doze casas de material, conforme a planta anexa, sendo oito do Tipo III e quatro do Tipo IV. Com conseqüência da concessão solicitada, também a demarcação do alinhamento e do nivelamento da soleira, sendo-lhe permittido depositar materiais na rua, próximo à edificação.

Nestes termos

Espera deferimento

Anexo 13: **Pedido de alinhamento.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria de Município da Cultura - Arquivo Histórico Municipal - Fundo Intendencia Municipal – 1909.

SANTA MARIA, SABBADO 13 DE ABRIL DE 1907		
A TRIBUNA		
OGAM DO PARTIDO REPUBLICANO		
Anno I	Director - PENNA DE MORAES	Numero 5
<p>Hoje, ao meio dia grande numero de foguetes de dynamite estrugiram no ar. Eram os operarios que trabalhavam na construcção das casas de moradia para empregados da Viacção Forrea [Sic], os quaes, concluíram a ultima casa, bebendo alguma cousa á saude.</p> <p>Apòs à libação, como o entusiasmo era grande, degenerou em conflito, que terminou sem mal maior, graças á actividade com que accudiu áquelle local a policia acompanhada do delegado major Silva Job.</p> <p>Os referidos operarios pertenciam á turma do empreiteiro Pedro Serra. Lá, chegada a policia, os animos se acalmaram e ficou a cousa por isso mesmo.</p>		

Anexo 11: **Notícias da cidade.**

Fonte: MORAES, Penna de (Dir.). 1907. **Jornal a Tribuna**. Santa Maria, 13 abr., nº 5, p. 2.

Santa Maria, 17 de junho de 1907.
Manoel José Dutra.
<p>A “Compagnie des Chemmins [Sic] de Fer Sud Ouest [Sic] Brésiliens” arrendatária da rêde de Viação Férrea do Rio Grande do Sul, por seu representante abaixo assignado, vem dizer que é proprietário de terrenos sitos a rua Coronel André Marques, que deseja mandar fazer o perfil da rua que pede que V.S. digne-se mandar indicar-lhe o alinhamento e nivelamento respectivos.</p>
Assim sendo.
Pede deferimento
O diretor Gustavo Vauthier

Anexo 12: **Pedido de alinhamento.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria de Município da Cultura - Arquivo Histórico Municipal - Fundo Intendencia Municipal – 1907.

ANNO VIII	RIO GRANDE DO SUL - SANTA MARIA, 19 DE JULHO DE 1905	NUM. 55
PUBLICAÇÃO BI-SEMANAL	<i>O Estado</i>	NUMERO AVULSO200
Ogam do partido republicano		
Director - PENNA DE MORAES	Proprietario - ANTERO C. DE BARROS	Gerente - ALFREDO R. DA COSTA
<p>A Companhia belga, arrendataria das estradas de ferro, tracta de adquirir varios terrenos n'esta cidade, afim de mandar edificar casas para os empregados, e bem assim de um grande edificio que servirá para o escriptorio central e armazem.</p>		

Anexo 9: **OMNIBUS.**

Fonte: MORAES, Penna de (Dir.). 1905. **O Estado**. Santa Maria, 19 jul., nº 55, p. 1. Publicação bi-semanal.

ANNO VIII	RIO GRANDE DO SUL - SANTA MARIA, 2 DE DEZEMBRO DE 1905	NUM. 94
PUBLICAÇÃO BI-SEMANAL	<i>O Estado</i>	NUMERO AVULSO200
Ogam do partido republicano		
Director - PENNA DE MORAES	Proprietario - ANTERO C. DE BARROS	Gerente - ALFREDO R. DA COSTA
<p>Conselho Municipal</p> <hr style="width: 10%; margin: auto;"/> <p>[...]</p> <p>Deu a competente auctorisação ao intendente para resolver sobre o requerimento em que a <i>Compagnie Auxiliaire de Chemins de fer</i> pede pelo espaço de 4 annos, renovação do imposto de decima urbana para as casas que pretende mandar construir, destinadas à moradia de seus empregados .</p> <p>Essas casas serão construídas nas proximidades da estação da estrada de ferro, obrigando-se a Compagnie a abrir tres ruas e preparal-as convenientemente para o transito público. [...]</p>		

Anexo 10: **Conselho Municipal.**

Fonte: MORAES, Penna de (Dir.). 1905. **O Estado**. Santa Maria, 2 dez., nº 94, p. 1. Publicação bi-semanal.

ANNO VIII

RIO GRANDE DO SUL - SANTA MARIA, 26 DE JULHO DE 1905

NUM. 57

PUBLICAÇÃO BI-SEMANAL

O Estado

NUMERO AVULSO200

Ogam do partido republicano

Director – ANDRADE NEVES NETO**Proprietario** - ANTERO C. DE BARROS

EDITAES Registro Torrens

O dr. Francisco de Paula Leivas Junior, Juiz de Comarca de Santa Maria da Bocca do Monte, etc.

Faz saber aos que o presente edital virem que, pela Companhia «Jewish Colonisation Association», lhe foi dirigida a petição do theor seguinte:

Illmo. Sr. dr. Juiz de Comarca, Registro Torrens. A companhia «Jewish Colonisation Association», com sede em Londres, e funcionando regularmente no Rio Grande do Sul, vem perante v.s. requerer o registro, de accordo com a lei Torrens, Decreto n. 451 B, de 31 de Maio de 1890, de um immovel de sua propriedade, a «Fazendda do Sobradinho do Pinhal», de que a requerente fez aquisição por compra, conforme as escripturas junto. O immovel, que está hoje colonisado pela companhia, que lá estabeleceu grande numero de familias russas, tem uma area de 44.727,817 m2, dos quaes 24.200,000 m2 de terras de campo, sendo as mais cobertas de mattas.

Cortada pela estrada de ferro antigamente chamada de Santa Maria ao Uruguay, que ahi tem uma parada, a propriedade limita-se ao Norte, desde a margem Oeste da mesma estrada de ferro, por linha recta até a cabeceira d'uma vertente e seguindo esta até a sua embocadura no rio Ibicuhy, d'ahi acompanhando este rio até a embocadura de um arroio que vem de Leste. Depois, subindo este, limite por lado Sul, até á sua cabeceira perto da linha da estrada de ferro D'ahi em linha recta até a cabeceira do arroio Taboão e seguindo este até encontrar a estrada geral que vem para a cidade de Santa Maria.

A linha de limites segue depois pela dita estrada geral até enfrentar a vertente mais proxima ao Taboão, no logar em que se acha fincado um moirão grosso. Dahi parte a linha em recta, até a cabeceira da referida vertente e desce-a até a embocadura, no Taboão, descendo tambem por este até á confluencia com o arroio Vicente, que faz a divisa Leste, até sua cabeceira, donde a linha geral dos limites parte em tres rumos rectos, atravessa a cochilha até encontrar de novo a estrada de ferro.

A propriedade consta tambem de bemfeitorias, como: a casa principal, sede (Sobrado) a casa dos peões, galpões, mangueiras, etc, tudo avaliado, terras, mattas e construcções, em sessenta e tres contos de reis (63:000\$000) conforme se vê do relatorio que vae junto.

As confrontações do immovel são as seguintes: ao Norte com terras de Amancio Chaves, dos herdeiros de Felisberto Francisco Bastos que são: Maria Antonia de Bastos; Felicissimo Francisco Bastos, João Luiz Bastos,

José Franco Bastos, Favorino Bastos, O egario [sic] Pereira dos dos Santos, Olegario Dias, Olegario Dias Garcez, Manoel dos Santos Bastos, dos herdeiros de Manoel Corrêa, que são: Carlota Maria Corrêa, Antonio Corrêa dos Santos, Vicentina Correia dos Santos, Rita Cassia Correia, Ernesto Correia dos Santos, Marcos Dias Garcez, Manoel Correia dos Santos, Pedro Correia dos Santos, João Correia dos Santos e com terras de Ismael Barcellos; á Oeste com terras do mesmo Ismael Barcellos; á Sul com terras de Manoel Fausto Pereira Fortes, Pedro Schreiner, com terras da propria requerente as quaes pertenceram a Camillo Rodrigues de Barcellos e herdeiros de Antonio Jorge da Costa, que são: Maria das Dores Godoy, Ismael Manoel da Costa, Justo Lemos da Costa, Manoel Jorge da Costa, José Jorge da Costa, José Candido Leal, Pedro Godoy, João Candido Correia e Candido Ramos de Carvalhos; á Leste com terras de Martim Zimmermann e com os mesmos herdeiros de Felisberto Francisco Bastos.

Pede-se a citação de todos os confrontantes e suas mulheres, para assistirem a todos os termos do processo, pena de revelia, bem como a citação dos srs. collectores das rendas federaes e estadoaes e dos directores da Estrada de ferro e do dr. fiscal do governo da União junto á mesma, tudo sob pena comunicada acima.

Juntam-se os documentos necessarios e a planta do immovel, levantada de accôrdo com as disposições do artigo 22 do Decreto citado.

Estando satisfeitas as determinações dos artigos 5 e 7 requer o supplicante que, praticadas as diligencias a que se refere o art. 8, tudo do mesmo Dec. seja inscripta a sua propriedade no Registro Torrens, expedindo se-lhe opportunamente o respectivo titulo. E. D. e Autuação.

Santa Maria, 20 de Julho de 1905. p. p.

José Joaquim de Andrade Neves Neto. Sobre 600 rs. de sello federal.

E na mesma petição dei o despacho seguinte:

A: Publique-se pela imprensa na forma da lei, a petição da supplicante, intimando-se os interessados para no praso de cincoenta dias, depois de assignado em audiencia, virem com a opposição que tiverem sob pena de lançamento.

Santa Maria, 21 de Julho de 1905. Leivas.

E para que chegue, ao conhecimento de todos os interessados mandei publicar esta pela imprensa e affixar nos lugares publicos. Santa Maria, 24 de Julho de 1905.

Eu, Alfredo Rodrigues da Costa, ajudante do official, que o escrevi. E eu, João Gonçalves Caminha, official o subscrevo.

Francisco de Paula Leivas Junior.
(Sobre 600 rs. de sello federal).



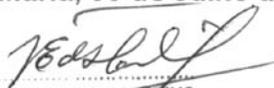
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
OFÍCIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS
SANTA MARIA - RS

- CERTIDÃO -

CERTIFICO, que revendo neste Cartório o Livro 3-C, à fls. 039, consta a transcrição do teor seguinte:

Nº 4.081. TRANSCRIÇÃO ANTERIOR: Não consta. **DATA:** 27 de Junho de 1910. **CIRCUNSCRIÇÃO:** Santa Maria da Bôca do Monte. **DENOMINAÇÃO, OU RUA E NÚMERO:** Pinheiro Machado. **IMÓVEL:** 1 casa e terreno correspondente, com 180 palmos de frente à rua Senador Pinheiro Machado confrontando ao Norte, com a Estrada de Ferro de Porto Alegre à Uruguaiana; ao Leste, com terreno de Amélia da Silva Português; ao Oeste, com terras de herdeiros de Coronel Beck, até o canto de cercado de arame que fecha o recinto da Estação; dali pela mesma cerca até imbicar na mesma estrada de ferro. **Oficial:** DCaminha. **ADQUIRENTE:** A Companhia Auxiliaire de Chemins de Fer. Au. Brasil. **TRANSMITENTE:** Manoel Henrique e sua mulher dona Luiza Ferreira Caminhas (Portugal-Coimbra). **TÍTULO:** Compra e Venda. **FORMA:** Escritura Pública pelo Notário Estacio Mariense de Lemos. **VALOR:** 7:000\$000. **CONDIÇÕES:** As da lei. **AVERBAÇÕES:** Conforme consta de escritura que deu origem ao presente registro, sobre o terreno acha-se construída uma casa. Dou Fé. Em 06.05.85. Esc: Soloy. 2) Transferido Incorporação à Rede Ferroviária Federal S/A, conforme matrícula nº 42.466 Lº 2. Em 21/05/85. Esc: Sribas. Dou fé.-.-

Santa Maria, 03 de Julho de 2000.


JOÃO EDSON M. MARTINS
Substituto

REGISTRO DE IMÓVEIS
SANTA MARIA - RS
Tel: (055) 221-4062
CGC. 90.766.353/0001-90
ANTONIO AUGUSTO BRUM FERREIRA
OFICIAL

R\$5,00
DR.:

ANNO VIII

RIO GRANDE DO SUL - SANTA MARIA, 24 DE JUNHO DE 1905

NUM. 48

PUBLICAÇÃO BI-SEMANAL

O Estado

NUMERO AVULSO200

Ogam do partido republicano

Director – ANDRADE NEVES NETO**Proprietario** - ANTERO C. DE BARROS

Viação ferrea

Acabam de ser ultimadas na capital federal as negociações atinentes ao arrendamento de todas as linhas ferreas deste Estado á companhia belga. Compartilhamos do legitimo jubilo de que mui justamente deve estar possuido o benemerito governo do Estado pela celebração definitiva do respectivo contracto. Essa medida, desnecessario é dizel-o, liga-se intimamente aos relevantes interesses economicos da nossa terra. Completar o nosso ramal ferreo, por meio da construcção em breve periodo de tempo das estradas em começo e em projecto, importa em assegurar amplamente o nosso futuro economico. O transporte rapido e facil para os nossos productos é a insistente reclamação do florescente comercio rio-grandense.

É sómente por meio de linhas ferreas que poderão estar em comunicação as zonas productoras do Estado com os centros consumidores tanto do interior como do exterior. É nesse systema arterial onde circula a seiva vivificante da nossa actividade commercial, em lucta com tantos e tão poderosos concorrentes que nos mercados do exterior lhe disputam a palma primacial. Podemos afirmar que as crises que nos tem avassalado são quase unicamente de transporte. Portanto, é merecedor de encomios o empenho do governo no sentido de melhor assegurar-o, ampliando, consoante as exigencias do commercio e da nossa producção agricola e pastoril, os ramaes destinados a satisfazel-as.

É sem duvida a principal condição do desenvolvimento das zonas agricolas os necessarios meios de transporte que facilitem o escôamento dos respectivos productos. A poderosa republica Norte Americana dá-nos um exemplo frizante desta verdade. A America do Norte deveu e deve o extraordinario desenvolvimento de sua agricultura, esse vieiro immenso e inexaurivel de colossal riqueza; deveu e deve-o, repetimos, tão sómente ao vasto systema de sua viação ferrea. Não menos cuidadosa da viação de suas zonas productoras se há mostrado a Argentina, cujo desenvolvimento agricola garante-lhe elevada exportação de diversos productos.

Em nosso paiz temos o Estado de São Paulo servido pelos ramaes das estradas de ferro-Central, Ingleza, Paulistana, Mogyana, Sorocabana e Ytuana, além de outras linhas e ramaes secundarios, a garantir-lhe o prompto transporte dos productos de sua polycultura, ensaiada com feliz exito como succedanea em larga escala da monocultura do café. Além de tão excellente dotação de comunicações ferro-viarias São Paulo dispõe de optimos portos maritmos favoraveis á sua exportação. É o que infelizmente não acontece neste Estado. O governo, porem, não podendo resolver simultaneamente tão importantes problemas o está fazendo por partes, como se vê. A abertura do porto das Torres, como medida complementar, é ha muito objecto de serias cogitações por parte dos governos do Estado e da União.

Os trabalhos da barra do Rio Grande—essa trachéa estreita e insufficiente á respiração do nosso commercio exportador, estão também em andamento satisfactorio.

Mas a construcção do importante ramal de Sant'Anna, comprehendido no contracto ora effectuado, resolve em parte o problema indo em demanda de outros mercados consumidores ou de outra sahida para os nossos productos. Deixemos, enfim, fallar os zoilos e os opposicionistas systematicos e saudosos pelos *tempos* do Brasil—o nosso governo trabalha e o Rio Grande progride.

A propósito da assignação do contracto de arrendamento o dr. Presidente do Estado recebeu o telegramma abaixo dos srs. Teixeira Soares e Nonemberg:

«Acabamos assignar contracto para unificação e complemento rède estrada ferro que mais interessa prosperidade Estado que v. ex. sabiamente administra. Nos é grato assignar que Companhia Auxiliaire, aceitando essa grande empreza, prova a sua absoluta confiança grandioso futuro Estado. Saudações respeitosas. *Nonembreg, Teixeira Soares*».

Anexo 6: **Viação Férrea.**

Fonte: **O Estado**. 1905. Santa Maria, 24 jun, n° 48, p. 1. Publicação bi-semanal.

ANNO VIII

RIO GRANDE DO SUL - SANTA MARIA, 10 DE JUNHO DE 1905

NUM. 44

PUBLICAÇÃO BI-SEMANAL

O Estado

NUMERO AVULSO200

Ogam do partido republicano

Director – ANDRADE NEVES NETO**Proprietario** - ANTERO C. DE BARROS

ARRENDAMENTO

Conforme telegramma da capital federal acabam de ser arrendadas pela Companhia belga, com séde nesta cidade, as estradas que ainda não lhe pertenciam por arrendamento, ficando assim de posse de todo o ramal ferreo deste Estado. Prescindindo de encarecer o alcance economico dessa medida, no tocante ao prompto desenvolvimento de nossa viação ferrea, que ficará em 3/2 annos acrescida de seiscentos kilometros, nos limitamos a salientar aqui o patriotico empenho do governo do Estado em conseguil-a. Igual benemerencia cabe ao governo da União e a todos os eminentes homens do nosso scenario politico, que cooperaram para a consecução de tão vantajosa medida aos viates interesses economicos e commerciaes do Rio Grande do Sul.

A esta cidade, como séde da direcção da Companhia a cargo do provector engenheiro dr. Gustavo Wauthier, interessa muito de perto a patriotica deliberação dos governos da União e do Estado. Transcrevemos em seguida não só o telegramma do illustre ministro da viação ao benemerito dr. Borge Medeiros, presidente do Estado, como tambem as condições do importante contracto.

«Rio, 6 de junho—O sr. Presidente da Republica assignou hoje decreto, contractando arrendamento linhas federaes Rio Grande e providenciando para construcção de mais cerca seiscentos kilometros, comprehendendo, desde já, prolongamento Margem a Porto Alegre, Cacequy á Uruguayana, ramal de Sant'Anna, ramal para Caxias e Couto á Santa Cruz. Foi tambem assignado decreto resolvendo definitivamente sobre incorporação linhas estaduaes á rêde federal, que o governo de v. ex. tão patrioticamente facilitou. Agradeço o concurso de v. ex. a quem cordealmente cumprimento.—*Lauro Müller*, ministro viação.»

A companhia belga, que é a arrendataria da rêde geral dessas vias ferreas, obriga-se a construir ou reconstruir os seguintes trechos; de Cacequy á Uruguayana; o ramal de Sant'Anna do Livramento; o ramal de Caxias; o ramal do Couto à Santa Cruz; a ligação entre Porto Alegre e á Margem de Taquary.

O Estado do Rio Graude do Sul encampa as estradas de Porto Alegre a Novo Hamburgo e de Novo Hamburgo à Taquara, transferindo-as em seguida ao governo da União, que, por seu turno, as arrendará à companhia belga.

Esta pagará ao Estado do Rio Grande a somma de 3.500 contos de réis.

Além do onus das construcções, a companhia arrendataria obriga-se a pagar ao governo da União: 5% da renda bruta da estrada de ferro de Santa Maria ao Uruguay, quando essa renda fôr até 900 contos, e 30% sobre o excesso além dessa somma; 10% da renda bruta da estrada de Bagé ao Rio Grande, até 2.000 contos, e 30% daquillo que exceder; 30% do excesso da renda bruta kilometrica, quando a média exceder de 42.000 contos no resto da rêde.

Logo que a companhia arrendataria tiver despendido 37.000 contos, será diminuida, para os effeitos da percepção, pelo governo, dos 30%, de 10\$000 por cada 100 contos, ou fracção que ainda não tenha sido empregada; por fim, 20% da parte da renda bruta que exceder de 12% do capital empregado.

A rêde total das estradas de ferro desse Estado reverterá à União, sem indemnisação alguma, logo que termine o praso do actual arrendamento da estrada de ferro de Porto Alegre á Uruguayana.

Outrosim, o governo da União deixa de pagar a garantia de juros da estrada de ferro de Cacequy a Bagé.

Todos os trechos a construir serão promptificados no praso maximo de 3 ½ annos.

Anexo 5: **Arrendamento.**

Fonte: **O Estado**. Santa Maria, 10 jun, nº44, p. 1. Publicação-semanal.

III^{mo} Snr.

T^{te} C^{el} Manoel José Dutra Villa

M. D. Intendente deste Município

*Aprovada a planta, concedo a licença requerida,
satisfeitos os (...) devidos e (...) ae disposição do Cao de Pact.
Municipaes, sobre consternações.*

3 – 12 – 1905

A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, arrendataria da rêde da “**Viação Ferrea do Rio Grande do Sul**” desejando mandar construir na rua nova, nas proximidades da linha ferrea, que vai ligar a “Avenida do Progresso” com a rua “C^{el} André Marques um edificio para o seu “Armazem de Fornecimentos, vem, por seu representante abaixo-assignado, respeitosamente submeter-se á approvação de V. S. a planta do edificio e pedir que essa Intendencia digne-se mandar dar-lhe o alinhamento e a altura da soleira.

P. deferimento

S. Maria, 3 de Novembro de 1905

Gustavo Vauthier

Anexo 4.

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria de Município da Cultura - Arquivo Histórico Municipal - Fundo Intendencia Municipal – 1904 – Cxa 8 Tomo 41

COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL

Santa Maria, 17 de Março de 1899.

Nº 21

III^{mo} Sr.

Tenho a satisfação de em fazer sciente que a 1º do próximo mez de Abril passará esta Directoria a ser exercida pelo Sr. Dr. Gustavo Vauthier que será de então em diante o Representante da <<Compagnie Auxiliaire>> de Chemins de Fer au Bresil, n'este Estado.

Aproveito a oportunidade para vos apresentar os meus protestos da mais alta estima e disticta consideração.

Ao Ex^{mo} Sr. C^{el}. Francisco A. Valle Machado
M. D. Intendente n'esta cidade

Jorge Benedicto Ottoni
Representante da C^{ia}.

Anexo 3.

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria de Municipio da Cultura - Arquivo Histórico Municipal - Fundo Intendencia Municipal - 1897 - 1899 - Caixa 3 Tomo 17.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER SUD OUEST BRÉSILIENS

ESTRADA DE FERRO

DE

Santa Maria, 17 de Fevereiro de 1899.

SANTA MARIA A CRUZ ALTA

Serviço de Tráfego

Ill^{mo} Sr. C^{el} Francisco de Abreu Valle Machado, M. D. Intendente do Municipio de Santa Maria da Boca do Monte.L^o 0 N^o 58

Tenho presente o vosso officio nº 10 de 13 do corrente e ao qual passo a responder: pelo vosso officio acceitar a prorrogação até 30 de outubro de 1902 offerecida para pagamento por essa Intendência da quantia de quatro contos de reis, emprestada por esta Cia em 30 de outubro de 1844, pelo que junto vos apresento o projecto de acordo especificando o juro de 8%, estabelecido na escriptura, a se pagar trimestralmente conforme accertaes.

Aproveito a oportunidade para vos reeiterar os meus protestos da mais alta estima e elaborada consideração.

Vosso Att^o V^{os} Q^{do}

O DIRETOR

Jorge Benedicto Ottoni

Anexo 2.

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria de Município da Cultura - Arquivo Histórico Municipal - Fundo Intendencia Municipal - 1897 - 1899 - Caixa 3 Tomo 17.

ANEXOS

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER SUD-OUEST BRÉSILIENS

ESTRADA DE FERRO

DE

Santa Maria, 6 de Fevereiro de 1899.

SANTA MARIA A CRUZ ALTA

Snr. Intendente

L° 0 N° 249

ANEXOS Com relação a quantia de quatro Contos de reis que em 30 de outu-bro de 1894 forão emprestados ao município que sois digno Intendente, tenho o dever de dizer-vos que estou autorizado a fazer uma prorrogação de convenção conosco para reembolso daquela quantia, que poderá findar em 30 de outu-bro de 1902 – e como essa vossa convenção escripta deva ser sub-mettida a approvação da Companhia, espero que vos dignareis de dizer-me se accordais disso para eu a redigir e vol-a enviar para a lerdos e assignardes. Quanto ao juro daquela quantia, direis também como melhor vos convem pagal-o: se por trimestres ou semestres.

Saúde e fraternidade

O DIRECTOR

Jorge Benedicto Ottoni

Anexo 1.

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria - Secretaria de Município da Cultura - Arquivo Histórico Municipal - Fundo Intendência Municipal – 1897– Cxa 3 Tomo 17.

WIENER, Lionel. 1911. The Railways of Brazil. **Cassier's Magazine**, n. 23, may. Londres : Louis Cassier.

WIENER, Lionel. 1912. **Les chemins de fer du Brésil**. Paris : H. Dunod e E. Pinat. p. 33.

WIENER, Lionel. 1923. **La constitution du réseau de chemins de fer du Brésil**. Bruxelles : J. Goemaere.

WITTER, Nikelen Acosta. 2001. **Dizem que foi feitiço**: as práticas da cura no sul do Brasil (1845 a 1880). Porto Alegre : EDIPUCRS. (Coleção História, 43)

WOITOWITZ, Gustavo; RODRIGUES, Liziane; TORRONTÉGUY, Teófilo. 1995. 137 anos de cultura e desenvolvimento: Republicanos e Liberais no crescimento de Santa Maria. **A Razão**, Santa Maria, 17 mai. 1995. Suplemento A Razão Repórter.

XAVIER, Paulo. 1964. A estância. In: **Rio Grande, terra e povo**. 18. ed. Porto Alegre : Globo. p. 75-87.

VIANNA, Helio [19--]. **História da viação brasileira**. Rio de Janeiro : Ministério da Guerra. (Biblioteca Militar, v. 139 e 140).

WAGNER, João B. Santiago. 1965. **Aspectos dos transportes no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Imprensa Oficial.

WEIMER, Günter. 1980. Construtores alemães no R. G. do Sul (1845-1865). In: **Imigração e colonização alemã no Rio Grande do Sul**. 1980. Porto Alegre : Escola Superior de Tecnologia S. Lourenço de Brindes.

WEIMER, Günter. 1983. **A arquitetura alemã**: um estudo sobre a adaptação da arquitetura centro-européia ao meio rural do Rio Grande do Sul. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul; São Paulo : Nobel.

WEIMER, Günter. 1985. **O arquiteto Theo Wiedersphan**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul / Faculdade de Arquitetura.

WEIMER, Günter. 1992. **A Arquitetura**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

WEIMER, Günter. 1992. Apresentação. In: _____ (Org.) *et alii*. 1992. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul / Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

WEIMER, Günter. 2000. Arquitetura erudita da imigração alemã no Rio Grande do Sul. In: _____ (Org.) *et alii*. 2000. **Arquitetura; história, teoria e cultura**. São Leopoldo : UNISINOS, p. 79-123.

WICKERT, Ana Paula. 1999. **Ferrovia e desenvolvimento urbano**. ago. 1999. 33 f. Ensaio (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Conservação e Restauro, Disciplina de Evolução Urbana). Universidade Federal da Bahia, Salvador, não paginado, digitado.

WIENER, Lionel. 1910. Les chemins de fer du Rio Grande du Sud (Brésil). **Revue Générale des Chemins de Fer et des Tranways**, v. 33, 2. semestre, p. 45-62. Paris : H. Dunod e E. Pinat.

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 55 e 53.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 57 e 59.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 58 e 60.** Planta, Corte A-B e C-D, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 61 e 63.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 61 e 63.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 62 e 64.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios nº 1 e 3 a rua Garibaldi.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios nº 5 e 7 a rua Garibaldi.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios nº 51 e 53 a rua Coronel Ernesto Beck.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios nº 55 e 57 a rua Coronel Ernesto Beck.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1926. **Açougue da Cooperativa dos empregados da V.F.R.G.S.** Rua Pinheiro Machado nº 31. Planta, Corte A-B, Fachada. Esc.:1/50. Santa Maria. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel André Marques nº 18 e 20.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel André Marques nº 22 e 24.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 52 e 54.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Garibaldi nº 2 e 4.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Garibaldi nº 9 e 11.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Garibaldi nº 13 e 15.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 37 e 39.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 45 e 47.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 46 e 48.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 50 e 52.** Planta, Corte A-B e C-D, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Pinheiro Machado nº 54 e 56.** Planta, Corte A-B e C-D, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 68 e 70.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 71 e 73.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 75 e 77.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 72 e 74.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 76 e 78.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 80 e 82.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 84 e 86.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel André Marques nº 2 e 4.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel André Marques nº 6 e 8.** Planta, Corte A-A, Esc.:1/100, Typo 6. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel André Marques nº 10 e 12.** Planta, Corte A-A, Esc.:1/100, Typo 6. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel André Marques nº 14 e 16.** Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VAUTHIER, Gustave. 1918. Les Allemands au Rio Grande do Sul. **Bulletin de la Chambre de Commerce Belge au Brésil**, n. 12, Rio de Janeiro, 15 juil., p. 266-272.

VAUTHIER, Gustave. 1918. Les chemins de fer du Rio Grande do Sul. **Bulletin de la Chambre de Commerce Belge au Brésil**, n. 16, Rio de Janeiro, 15 nov., p. 395-400.

VESENTINI, José William; VLACH, Vânia. 1996. **O espaço social e o espaço brasileiro**. 6. ed. cor. São Paulo : Ática.

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. [19--]. **Reforma do predio nº 51 a rua Coronel André Marques esquina Manoel Ribas para instalação do serviço médico de acidentados em Santa Maria**. Plantas, Esc.:1/50. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predio a rua Pinheiro Machado nº 41**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predio a rua Pinheiro Machado nº 43**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 56 e 58**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 59 e 61**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 60 e 62**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 63 e 65**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 64 e 66**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL. 1920. **Predios a rua Coronel Ernesto Beck nº 67 e 69**. Planta, Corte A-B, Esc.:1/100. [Santa Maria]. (cópia heliográfica)

SILVEIRA, Hemeterio J. Veloso da. 1914. Município de Santa Maria da Bocca do Monte: Historico. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 10-15 “não paginado”.

SILVEIRA, Hemetério José Velloso da. 1979. As Missões Orientais e seus antigos domínios. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 119-122.

SINGER, Paul Israel. 1977. Porto Alegre. In: _____. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife**. 1977. 2. ed. São Paulo : Companhia Editora Nacional. p.141-187. (Biblioteca Universitária. Série 2ª Ciência Social, 22)

SOUZA, Célia Ferraz de. 2000. **Contrastes regionais e formações urbanas**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul. (Síntese Rio-grandense, 14)

SUPLITZ, Carla; COGO, Rodrigo. 1997. Revista CACISM – 100 anos. Santa Maria : Pallotti.

TRACHSLER, Heinrich. [18--]. Reisen, schicksale und tragikomische abenteuer eines schweizer während seines aufenthaltes in den verschidenen provinzen südamerikas: Rio de Janeiro, Ilha Santa Catarina, Armação, Saô Pedro do Sul, Rio Grande, Corrientes, Montevideo, Buenos-Aires etc in den Jahren 1828 bis 1835. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 33-34.

VAUTHIER, Gustave. 1917. Le Brésil au point de vue économique. **Bulletin de la Chambre de Commerce Belge au Brésil**, n. 2, Rio de Janeiro, 15 sep., p. 15-19..

VAUTHIER, Gustave. 1918. L'Emigration au Brésil. **Bulletin de la Chambre de Commerce Belge au Brésil**, n. 11, Rio de Janeiro, 15 juin., p. 231-240.

SALDANHA, José de. 1786-1787. Diário resumido e histórico da 1ª divisão da demarcação d'América Meridional. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 23-24.

SANTIN, Silvino; ISAIA, Antônio. 1990. **Silveira Martins patrimônio histórico-cultural**. Porto Alegre : Escola Superior de Teologia e Espiritualidade Franciscana. (Coleção Imigração Italiana)

SANTOS, Irene Fernandes dos. 1984. **Distritos de Santa Maria**. Santa Maria. Secretaria de Município da Educação e Cultura - Prefeitura Municipal de Santa Maria, datilografado.

SANTOS, Julio Ricardo Quevedo dos; SANTOS, José Carlos Tamanquevis dos. 1989. **Rio Grande do Sul**: aspectos históricos. Porto Alegre : Martins Livreiro.

SCHERER, Ana Regina (coord.). 1992. **Projeto Ana Rech**. São Leopoldo : UNISINOS/CCT/CAU. (Estudos Tecnológicos Unisinos, Arquitetura, 20 e 21)

SCHLEE, Andrey Rosenthal (Org.). 1996. **Processo de tombamento da Vila Belga**. Santa Maria, jun. 1996, 7 p., digitado.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. 2001. A mancha ferroviária de Santa Maria. In: Seminário: território, patrimônio e memória, [set. 2001], Santa Maria. **Anais do Seminário território, patrimônio e memória**. Santa Maria : ICOMOS / Universidade Federal de Santa Maria. p. 94-107.

SCHMIDT, Alberto Heitor. [2001]. **Rio Grande do Sul, colônia de Portugal**. Santa Maria : Gráfica da Imprensa Universitária da Universidade Federal de Santa Maria.

SEGAWA, Hugo. 1997. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo : Universidade de São Paulo. (Acadêmica, 21)

SILVA, Geraldo Gomes da. 1987. **Arquitetura do Ferro no Brasil**. 2. ed. São Paulo : Nobel.

REIS FILHO, Nestor Goulart. 1970. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo : Perspectiva.

RELATÓRIO do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, Joaquim Antão Fernandes Leão – 1859. [Porto Alegre] : Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRS)– A7.06

REVISTA Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914). 1914. Porto Alegre : Globo. “não paginado”.

REVISTA FERROVIÁRIA. 1987. [Rio de Janeiro] : Empresa Jornalística dos Transportes Ltda, set..

REVISTA PARLAMENTO. [1987]. Santa Maria – RS: Cérebro que pensa coração que ama. Porto Alegre : Consórcio, n. 80

RHODEN, Luíz Fernando. 1999. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**: origens e evolução. Porto Alegre : EDIPUCRS. (Coleção História, 28).

ROCHA, Ricardo. 2001. A Vila Belga e o *Traité d'architecture* de Louis Cloquet. In: Encontro de teoria e história da arquitetura, 5, jun., Porto Alegre. **Anais do Encontro crítica na arquitetura**. Porto Alegre : Ritter dos Reis. p. 191-199. (Cadernos de Arquitetura Ritter dos Reis, 3)

ROCHE, Jean. 1969. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Tradução de Emery Ruas. Porto Alegre : Globo. 401 p. Título original: La colonisation allemande et le Rio Grande do Sul.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. 1887. Viagem pelo Rio Grande do Sul. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 25-27.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. 1987. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. 2. ed. Tradução de Adroaldo Mesquita da Costa. Porto Alegre : ERUS / Martins Livreiro. 496 p. Título original: Voyage au Rio-Grande do Sul (Brésil).

NETO, Andrade Neves (Dir.). 1905. Editaes: Registro Torrens. **Jornal O Estado**. Santa Maria, 26 jul., n. 57, p. 1. - Bi-semanal

NETO, Andrade Neves (Dir.). 1905. Viação Ferrea. **Jornal O Estado**. Santa Maria, 24 jun., n. 48, p. 1. - Bi-semanal

PAGLIUCA, Pe. Caetano. 1914. A religião católica em Santa Maria. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 31-34 “não paginado”.

PEIXOTO, João Baptista (Coord.). 1977. Dir. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército (General Benício, v. 147, publ. 467).

PEREIRA, Claudemir (Ed.). 1997. 139 anos: o perfil de Santa Maria a um passo do ano 2000. **Jornal A Razão**. Santa Maria, 17 mai. A Razão Repórter, n. 187, p. 2-9.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. 1988. **A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (RS: 1889-1930)**. Porto Alegre : Mercado Aberto. (Série Documenta, 23)

PESAVENTO, Sandra Jatahy. 1994. **História do Rio Grande do Sul**. 7. ed. Porto Alegre : Mercado Aberto. (Série Revisão, 1)

POZZER, Vera Pinheiro; PEDROSO, Neri. 1984. Desenvolvimento. **Jornal A Razão**. Santa Maria, 09 out. AR Suplemento n. 2, p. 4-38.

RECHIA, Aristilda Antonieta. 1984. **Santa Maria: minha cidade**. Santa Maria. “não paginado”. (fotocopiado)

RECHIA, Aristilda Antonieta. 1985. **Santa Maria cidade-sol coração-gaúcho**. Santa Maria : Gráfica da Imprensa Universitária da Universidade Federal de Santa Maria.

RECHIA, Aristilda Antonieta. 1999. **Santa Maria: Panorama histórico-cultural**. Santa Maria : Associação Santa-Mariense de Letras.

Alegre. [1984]. **Centro de preservação da história da ferrovia no Rio Grande do Sul**. [São Leopoldo] : Metrópole.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico - PRESERVE. Rede Ferroviária Federal S. A.. Superintendência Regional do Rio de Janeiro. 1983. **Centro de preservação da história da ferrovia no Rio de Janeiro/Engenho de Dentro**. Rio de Janeiro : Rede Ferroviária Federal S. A.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rede Ferroviária Federal S. A.. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. 1991. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rio de Janeiro.

MORAES, Anézia Severo. 1982. **Evolução urbana de Santa Maria**: aspectos históricos. jun. 1982. Monografia (Especialização em História Administrativa e Social do Brasil) – Universidade Federal de Santa Maria / Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras “Imaculada Conceição”, Santa Maria.

MORAES, Penna de (Dir.). 1905. Conselho Municipal. **Jornal O Estado**. Santa Maria, 2 dez., n. 94, p. 1. - Bi-semanal

MORAES, Penna de (Dir.). 1905. Omnibus. **Jornal O Estado**. Santa Maria, 19 jul., n. 55, p. 1. - Bi-semanal

MORAES, Penna de (Dir.). 1907. [Notícias da cidade]. **Jornal A Tribuna**. Santa Maria, 13 abr., n. 5, p. 2.

MORAES, Tancredo Penna de. 1914. Collectoria Federal. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 113-114 “não paginado”.

MÜLLER, Siomara Ribeiro. 2001. **A ferrovia na evolução urbana do século XIX – um viés econômico**. Santa Maria. (em fase de elaboração).

NETO, Andrade Neves (Dir.). 1905. Arrendamento. **Jornal O Estado**. Santa Maria, 10 jun., n. 44, p. 2. - Bi-semanal

LOVE, Joseph L. 1971. **O regionalismo gaúcho e as origens da revolução de 1930**. Tradução de Adalberto Marson. São Paulo : Perspectiva. 283 p. Título original: Rio Grande do Sul and Brazilian Regionalism 1882/1930.

MACEDO, Francisco Riopardense de. 1983. Arquitetura Luso-brasileira. In: BERTUSSI, Paulo Iroques *et alii*. **A arquitetura no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : Mercado Aberto. p. 53-94. (Documenta, 15)

MACEDO, Francisco Riopardense de. 1993. **História das profissões da área tecnológica no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : CREA/RS.

MAESTRI, Mário. 2000. **Os senhores da serra: a colonização italiana do Rio Grande do Sul 1875 - 1914**. Passo Fundo : UPF. (Il Brasile Italiano - 500 Anos de História, 2)

MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria.

Maria : ICOMOS / Universidade Federal de Santa Maria. p. 122-143.

MARINHO FILHO, Joaquim Saldanha. 1887. As Missões na Província do Rio Grande do Sul. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 67-68.

MARINHO FILHO, Joaquim Saldanha. 1887. Breve noticia sobre o territorio das missões no Rio Grande do Sul. In: **As missões na província do Rio Grande do Sul: noticia descriptiva e necessidade de sua colonização**. Rio de Janeiro : Typographia Perseverança, p. 9-27.

MEDEIROS, Laudelino Teixeira de. 1975. **A formação da sociedade rio-grandense (ensaio)**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico - PRESERVE. Rede Ferroviária Federal S. A.. Superintendência Regional de Porto

LAYTANO, Dante de. 1952. **A estância gaúcha**. Rio de Janeiro : Ministério da Agricultura / Serviço de Informação Agrícola. (Documentário da Vida Rural, 4)

LE RAIL. 1985. Bruxelles : Société Nationale des Chemins de Fer Belges, mai - mensuel

LEÃO, Joaquim Fernandes. 1859. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 49-51.

LE MOS, Juvencio Saldanha. 1993. **Os mercenários do Imperador**. Porto Alegre : Livraria Palmarinca.

LESSA, Simone Narciso. 1998. Ferro e alvenaria: as estações ferroviárias a “construção” dos templos da velocidade e da técnica. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5., 1998, 14, 15 e 16 out. Campinas. **Anais eletrônicos do Seminário cidades: temporalidades em confronto**. Campinas : Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. p. 1-13 CD-ROM.

LIMA, Raquel Rodrigues. 2000. A República Velha e os liceus de artes e ofícios no Rio Grande do Sul (1900-1930). In: WEIMER, Günter (Org.). **Arquitetura; história, teoria e cultura**. São Leopoldo : UNISINOS, p. 47-77.

LINS, Antônio José Pedral Sampaio. 1998. A ferrovia e três utopias urbanas, ou como os pioneiros viam o trem: Uma análise comparativa entre “Cidades Jardins”, “Cidade Linear” e “Cidade Industrial”. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5., 1998, 14, 15 e 16 out. Campinas. **Anais eletrônicos do Seminário cidades: temporalidades em confronto**. Campinas : Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. p. 1-17. CD-ROM.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. 2000. A Vila Belga. In: Seminário: território, patrimônio e memória, [set. 2001], Santa Maria. **Anais do Seminário território, patrimônio e memória**. Santa

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. 1977. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de "Ordem e Progresso": 1905 - 1920. In: **Estudos ibero-americanos**, 3. Porto Alegre: s. n., p. 159-249.

KOTECK, Luís Moraes. 1994. **Conhecendo o Rio Grande do Sul**: estudos sociais. São Paulo : Ática.

KOTHER, Maria Beatriz Medeiros. 2001. A importância da rede ferroviária na ocupação do Rio Grande do Sul. In: Seminário: território, patrimônio e memória, [set. 2001], Santa Maria. **Anais do Seminário território, patrimônio e memória**. Santa Maria : ICOMOS / Universidade Federal de Santa Maria. p. 14-25.

KRÄMER, Elva Verlang. 1992. **Terra gaúcha**: estudos sociais. São Paulo : FTD.

KÜHL, Beatriz Mugayar. 1998. **A arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo : Ateliê / Fapesp

KÜHL, Beatriz Mugayar. 2001. A arquitetura das estações ferroviárias e os exemplos de São Paulo. In: Seminário: território, patrimônio e memória, [set. 2001], Santa Maria. **Anais do Seminário território, patrimônio e memória**. Santa Maria : ICOMOS / Universidade Federal de Santa Maria. p. 38-73.

LA réorganisation de la Brazil Railway Co. 1917. **Bulletin de la Chambre de Commerce Belge au Brésil**, n. 2, Rio de Janeiro, 15 sep., p. 15.

LANDÓ, Danilo; LENGLER, Osmar J.; FRANCISCONI, J. Guilherme. 1967. **Plano Diretor de Santa Maria**. Evolução Histórica. Porto Alegre : s.n. prancha nº 2. escala 1:15.000.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. 1998. Cidades e ferrovias: primeiras impressões. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 5., 1998, Campinas. **Anais eletrônicos do Seminário cidades: temporalidades em confronto**. 1998, 14, 15 e 16 out. Campinas : Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. p. 1-7. CD-ROM.

GALINE, L. 1924. **Exploitation technique des chemins de fer**. 10. ed. rev. amp. Paris: Dunod.

GIRON, Loraine Slomp. 1980. A imigração italiana no RS: fatores determinantes. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (Org.). **RS: imigração & colonização**. Porto Alegre : Mercado Aberto. p. 47-66. (Série Documenta, 4)

GRITTI, Isabel Rosa. 1997. **Imigração judaica no Rio Grande do Sul: a Jewish Colonization Association e a colonização de Quatro Irmãos**. Porto Alegre : Martins Livreiro.

GUTIERREZ, Ester ; GUTIERREZ, Rogério. 2000. **Arquitetura e assentamento ítalo-gaúcho 1875 - 1914**. Passo Fundo : UPF. (Il Brasile Italiano - 500 Anos de História, 5)

GUTIERREZ, Ramón. 1987. **Las misiones jesuíticas de los guarníes**. Rio de Janeiro : UNESCO / SPHAN / Fundação Nacional Pró-Memória.

HEYDE, F. van der. 1899. Rapport du consulat général au Brésil. In: BELGIQUE. Département des Affaires Étrangères. 1899. **Brésil: États de Rio Grande du Sud, Sainte-Catherine, Parana, Saint-Paul, Minas Geraes et Rio de Janeiro**. Bruxelles : P. Weissenbruch, p. 4-65.

ISABELLE, Arsène. [18--]. Voyage a Buénos-Ayres et a Porto-Alegre, par la Banda Oriental, les Missions d'Uruguay et la Province de Rio-Grande-do-Sul. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 35-37.

ISAIA, Antônio. 1983. A estrada de ferro no Brasil Império, Rio Grande do Sul e em Santa Maria. In: KUHN, Olinto José (Coord.). **Santa Maria: livro guia geral - 1983**. Santa Maria : Guimapa. p. 42-74.

ISAIA, Antônio. 1983. Santa Maria, cidade ferroviária. In: KUHN, Olinto José (Coord.). **Santa Maria: livro guia geral - 1983**. Santa Maria : Guimapa. p. 61-74.

ISAÍÁ, Antônio. 1990. Memória. **Jornal A Razão**. Santa Maria, 24 out., p. 7-15.

COSTA, Alfredo R. da. 1922. Município de Santa Maria. In: _____ (Org.). **O Rio Grande do Sul** (Completo estudo sobre o Estado). 1. v. Porto Alegre. p.199-214.

CUNHA, Ernesto Lassance. 1908. O Rio Grande do Sul – contribuição para o estudo de suas condições econômicas. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 113-116.

DAISSON, A. 1914. Centenario de Santa Maria. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 81-84 “não paginado”.

DAUDT FILHO, João. 1949. **Memórias**. 3. ed. Rio de Janeiro

DIAS, José Roberto de Souza. 1986. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul**: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transporte ferroviário no Brasil meridional. São Paulo : Rios.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. 1988. **Minidicionário da língua portuguesa**. 2. ed. rev. amp. Rio de Janeiro : Nova Fronteira.

FOLETTTO, Vani Terezinha (Coord.). 1998. **A arquitetura em Santa Maria**. Santa Maria. Pesquisa. Centro de Artes e Letras/Departamento de Artes Visuais – Universidade Federal de Santa Maria, digitado.

FONTOURA, Edyrceu. 1954. **O problema ferroviário de Pôrto Alegre**. Porto Alegre : Viação Ferrea do Rio Grande do Sul / Departamento de Engenharia. (datilografado)

FORTES, Ariosto Borges. 1964. **Histórico da viação férrea do Rio Grande do Sul**, [Porto Alegre] : Rede Ferroviária Federal S.A. (mimeografado)

FORTES, João Borges. 1901. Santa Maria da Bocca do Monte – cidade e município. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 85-87.

- CASTRÒ, Juan José. 1893. Ferrocarriles del Brasil. In: **Estudio sobre los ferrocarriles sud-americanos**: grandes líneas internacionales. Montevideo : Ministerio de Fomento, p. 274-381.
- CHASSART, R. Dumont de. 1995. **Inventaire des arrêts et dépendances des chemins de fer de Belgique**: des lignes concédées à l'Etat Belge, 1835-1926 et à la SNCB, de 1926 à nos jours. [Bruxelles].
- CIÊNCIA & AMBIENTE, 13. 1996. Viajantes Naturalistas. Santa Maria : UFSM, v. 1, n. 1, jul./dez. - Semestral.
- CIÊNCIA & AMBIENTE, 19. 1999. Olhares sobre o Brasil. Santa Maria : UFSM, v. 1, n. 1, jul./dez. - Semestral.
- CIVITA, Victor (Ed.). 1974. **Enciclopédia do estudante**. v. 4. São Paulo : Abril Cultural.
- CLOQUET, Louis. 1900. **Traité d'architecture**. v.4. Paris/Liége : Ch. Béranger.
- COELHO, Catão Vicente. 1914. Fundação de Santa Maria. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 7-9 “não paginado”.
- COELHO, Catão Vicente; BRINCKMANN, Candido. 1898. **Almanach municipal da cidade de Santa Maria da Bocca do Monte para o anno de 1899**. Santa Maria : Combatente.
- COELHO, Catão Vicente; BRINCKMANN, Candido. 1899. Municipio de Santa Maria da Bocca do Monte. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 81-83.
- CONSTANTINO. Núncia Santoro de. 2000. **Italiano na cidade**: a imigração itálica nas cidades brasileiras. Passo Fundo : UPF. (Il Brasile Italiano - 500 Anos de História, 3)

BONFANTI, Ricardo; SOARES, Danusa (Ed.). 1998. Uma viagem através da história desses trilhos **Fora de Pauta**. Universidade Federal de Santa Maria, Faculdade de Comunicação Social, Santa Maria, jun., n. 11.

BRENNER, José Antônio. 1995. **Imigração alemã**: a saga dos Niederauer. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria.

BRÉSIL. 1898. **Moniteur des Intérêts Matériels**. Bruxelles, 20 mar., n. 23. – Bi-hebdomadaire.

BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. 1919. Saneamento de Santa Maria. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 179-183.

BUCELLI, Vittorio. 1906. Um viaggio a Rio Grande del Sud. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 103-105.

CALLAGE, Roque. [1914]. Elemento colonizador. In: Callage & Filhos e Relatório Serviços de Marketing (Org.). 1997/98. **Roque Callage – Antologia**: uma época do Rio Grande. Porto Alegre, p. 27-29.

CAMPELLO, A. Chaves. 1900. Consulat à Rio Grande do Sul. In: BELGIQUE. Département des Affaies Étrangères. 1901. **Brésil**: Rio de Janeiro – Bahia – Cidade de Minas - Rio Grande do Sul - Saint-Paul – Santoa. Bruxelles : P. Weissenbruch, p. 121-130.

CARDOSO, Alice; ZAMIM, Frinéia. 2001. Estações férreas do Rio Grande do Sul: influências nos núcleos urbanos e suas tipologias. In: Seminário: território, patrimônio e memória, [set. 2001], Santa Maria. **Anais do Seminário território, patrimônio e memória**. Santa Maria : ICOMOS / Universidade Federal de Santa Maria. p. 74-93.

Antônio. 1997. **Santa Maria**: relatos e impressões de viagem. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 39-42.

BELTRÃO, Romeu. 1979. **Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto Município de São Martinho**. 2. ed. Santa Maria : La Salle.

BELTRÃO, Romeu. 1958. Síntese histórica de Santa Maria. In: ABREU, José Pacheco de (Comp.). 1958. **Album ilustrado comemorativo do 1º centenário da emancipação política do Município de Santa Maria (Rio Grande do Sul), 17 de maio de 1858 - 17 de maio de 1958**. Porto Alegre: Metrópole. p. 17-21.

BELTRÃO, Romeu. 1981. Síntese Histórica de Santa Maria. In: **Livro guia de Santa Maria**. 1981. Santa Maria : Guimapa, p. 51-58

BERNARDES, N. 1962. Bases geográficas do povoamento do Estado o Rio Grande do Sul. In: **Boletim Geográfico**. Ano XX, nº 172, nov./dez., p. 587-620.

BERNARDES, S. A. C. 1985. Santa Maria da Boca do Monte. In: **Revista do Centro de Ciências Sociais e Humanas**. Santa Maria : Imprensa Universitária, UFSM, 8 (2), p. 173-188.

BITTENCOURT, Doris Maria M. de. 1993. Os problemas da cidade e a questão da habitação no final do séc. XIX em Porto Alegre. In: **Estudos Tecnológicos Unisinos, Arquitetura** 22. 16. v. São Leopoldo : UNISINOS/CCT/CAU, p. 65-74.

BLAYA PEREZ, Carlos; PRASS, Fernando Sarturi; MORAES, Simone Zavacki de. 1999. **Santa Maria em preto e branco**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria.

BOLFE, Sandra Ana. 1997. **Expansão urbana de Santa Maria, RS**: uma avaliação da adequabilidade do uso do solo. Dissertação. (Mestrado em Geografia Urbana) – Universidade de São Paulo / Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas / Departamento de Geografia, São Paulo.

AZEVEDO, Astrogildo Cezar de. 1914. Os allemães em Santa Maria. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 20-28 “não paginado”.

BAKOS, Margaret Marchiori. 1992. Municipalização e endividamento: características da administração pública municipal de Porto Alegre, de 1897 a 1937. In: WEIMER, Günter (Org.) *et alii*. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul / Prefeitura Municipal de Porto Alegre. p. 75-91.

BARROSO, Vera Lúcia Maciel. 1992. Povoamento e Urbanização do Rio Grande do Sul. In: WEIMER, Günter (Org.) *et alii*. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : Universidade Federal do Rio Grande do Sul / Prefeitura Municipal de Porto Alegre. p. 35-55.

BEBER, Cirilo Costa. 1998. **Santa Maria 200 anos: história da economia do município**. Santa Maria : Pallotti.

BELÉM, João da Silva. 1914. Dados geographicos sobre Santa Maria. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 87-89 “não paginado”.

BELÉM, João da Silva. 1914. Estatistica predal. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 30 “não paginado”.

BELÉM, João da Silva. 2000. **História do Município de Santa Maria 1797-1933**. 3. ed. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria.

BELINAZZO, Terezinha M. A. 1981. **A população da paróquia de Santa Maria da Boca do Monte. 1844-1882**. Dissertação (Mestrado em História do Brasil, opção História Demográfica) - Universidade Federal do Paraná.

BELLO, Luiz Alves Leite de Oliveira. 1856. Diário d uma viagem no interior da Prov^a. De São Pedro em 1856. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter

BIBLIOGRAFIA

ABREU, José Pacheco de (Comp.). 1958. **Album ilustrado comemorativo do 1º centenário da emancipação política do Município de Santa Maria (Rio Grande do Sul), 17 de maio de 1858 - 17 de maio de 1958**. Porto Alegre: Metrópole.

AMARAL, Áttila do. 1974. **A evolução ferroviária no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre : Meridional EMMA.

AMBAUER, Henrique Schutel. 1888. A Província do Rio Grande do Sul – descrição e viagens. In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 53-56.

ANCARANI, Umberto. 1914. Monographia sobre a origem da ex-colônia italiana de Silveira Martins: 1877-1914. In: **Revista Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)**. Porto Alegre : Globo, p. 71-79 “não paginado”.

ANTUNES, Celso. 1991. **Geografia e participação**. 2 v. São Paulo : Scipione.

AVÉ-LALLEMAN, Robert. [18--]. A viagem pela Província do Rio Grande do Sul (1858). In: MARCHIORI, José Newton Cardoso; NOAL FILHO, Valter Antônio. 1997. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria : Universidade Federal de Santa Maria. p. 43-47.

- 4) Que de acordo com a documentação anexa comprova-se que o terreno onde está a Vila Belga foi adquirido em 1905, que as residências foram construídas a partir de 1906 sendo o último pedido de alinhamento datado de 1909, e que foram executadas por vários empreiteiros. Que os materiais utilizados na construção são procedentes do município de Santa Maria pois são os mesmos utilizados pelos profissionais locais nas suas obras.
- 5) Que com base no exposto neste trabalho de investigação histórica, poderão ser feitos estudos sobre vários dos pontos analisados e tratados aqui.

Sendo assim, em resposta a indagação de qual foi a influência da *Campagne Auxiliaire* na arquitetura de Santa Maria, concluímos que no aspecto urbano contribuiu para o crescimento da cidade na direção norte e que arquitetonicamente não influenciou pois já era realizado esta arquitetura na cidade pelos profissionais que atuavam no mercado seja brasileiros ou estrangeiros.

prática e o ensino da arquitetura realizada na Europa. Através da análise das fotos da época concluiu-se que era a mesma arquitetura a realizada pelos nacionais e pelos estrangeiros. Um aprendia com os mestres europeus contratados pelas escolas para ensinar e, o outro, aprendia na origem, na Europa. Ambos trabalharam na cidade no decorrer dos anos e deixaram uma arquitetura neoclássica e eclética predominantemente.

A arquitetura da cidade era feita com materiais locais já que a cidade contava com pedreiras, olarias de tijolos e de telhas e exportava madeira de lei. Assim que seria ilógico importar os materiais utilizados nas construções, além de anti-econômico. Outro fator que comprova a afirmação é a inexistência de diferenças nos materiais utilizados nas edificações estudadas tanto da arquitetura ferroviária como na realizada na cidade.

Da arquitetura ferroviária existente, são poucos os exemplares encontrados. Deles escolheu-se a estação e o conjunto residencial operário para estudo por serem os mais significativos e por ainda existirem. Como já foi mencionado, são obras que seguem a arquitetura realizada na Bélgica na época e adequadas ao uso a que se destinavam. Os materiais utilizados são a pedra grés nas fundações, o tijolo com reboco e cal areia nas paredes, a telha cerâmica na cobertura e madeira nas esquadrias, forros e pisos. O mesmo material era utilizado nas construções de alvenaria da cidade.

Com base no estudo feito para a realização deste trabalho temos:

- 1) Que não existe documentação específica sobre a presença dos belgas em Santa Maria, nem sobre a Compagnie Auxiliaire, nem sobre a Vila Belga.
- 2) Que a arquitetura de Sant Maria independe da presença da ferrovia, já que era realizada por profissionais nacionais ou estrangeiros que tinham conhecimento técnico e estilístico, realizando na cidade o mesmo que era feito na Europa na época.
- 3) Que a arquitetura da ferrovia serviu de ponto de expansão para cidade na direção norte, onde estavam as edificações ferroviárias (estação, oficinas, residências etc)

lazer para passar o tempo e espera entre uma viagem e outra. Surgiram os hotéis, cafés, restaurantes, bares, cinemas, teatros etc.

O período 1885-1905 foi o de maior crescimento para a cidade. O período compreende os anos entre a chegada e o controle da ferrovia pela companhia belga. É o período de instalação e onde foi construída toda a estrutura necessária para o funcionamento e atendimento dado pela companhia.

Quanto a Evolução Urbana de Santa Maria. Com a chegada do trem em 1885, a cidade principia o seu desenvolvimento para o norte, principalmente através da via que une o centro com a estação ferroviária. Até o momento a cidade concentra-se na área central que começa a se adensar por iniciativa da municipalidade. No lado norte e ao longo da via ferrea, surgiu o Bairro Itararé, formado por ferroviários e alemães que lá passaram a residir a partir de .

A construção da Vila Belga, conjunto de residências mandadas construir pela *Compagnie Auxiliaire* para seus funcionários de escalão administrativo técnico, a partir da falta de imóveis para alugar e ao custo elevado dos aluguéis pelo excesso de demanda. Foram abertas ruas no terreno próximo a estação, a direita da Avenida Rio Branco. Este conjunto é considerado o segundo conjunto residencial para trabalhadores do Rio Grande do Sul e o primeiro de Santa Maria.

Assim que a ferrovia influenciou a estrutura urbana de Santa Maria, pois a cidade passou a atender funções desse meio de transporte como as oficinas, estações, cooperativas etc. A economia da cidade sempre esteve baseada no comércio e na prestação de serviços e a ferrovia intensifica o seu desenvolvimento.

Quanto a arquitetura. A arquitetura de Santa Maria foi o resultado da atuação dos artesãos e engenheiros militares que atuavam na região no século XIX. Destes destaca-se os engenheiros militares e os construtores e arquitetos nacionais e estrangeiros. Os profissionais nacionais recebiam o ensino nas escolas formadas a partir da chegada da Missão Francesa no Brasil, e caracterizava-se pela arte e arquitetura Neoclássica, a realizada na Europa naquela época. Já os profissionais estrangeiros levavam para o país a

necessário melhorar o escoamento das mercadorias e esta situação levou a Assembléia Provincial a buscar alternativas que agilizassem o deslocamento da produção, principalmente a agrícola. A solução escolhida foi a ferrovia.

Estratégica, a rede ferrovia gaúcha resultou de um projeto fundamentado com base estratégica e econômica, realizada pelo engenheiro Ewbank da Câmara. A malha ferroviária rio-grandense foi formada por quatro linhas principais e acrescidas de ramais em diversas épocas. Tem-se, assim, um diferencial em relação ao sistema ferroviário do resto do país, pois a ferrovia do Rio Grande do Sul seguiu um projeto com base econômica e estratégica.

Sem possibilidades de construir as linhas férreas, o governo permitiu, por arrendamento, que companhias estrangeiras administrassem o transporte e comunicações no Rio Grande do Sul. Os belgas conseguiram com isso entrar no mercado brasileiro, investindo na ferrovia, e isto só foi possível em virtude da pouca concorrência do capital inglês que dava preferência para os mercados mais lucrativos do sudeste e nordeste do Brasil.

Os belgas sediaram as administrações das suas companhias em Santa Maria, porque ela era central no Estado e o entroncamento ferroviário gaúcho. Para a cidade esta foi uma decisão muito importante porque melhorou o status da cidade além de acelerar a sua economia. O mesmo não aconteceu com o resto de Estado, pois problemas administrativos e de comunicação fizeram com que no decorrer dos anos, um grande número de reclamações e greves levassem a substituição dos belgas na administração da ferrovia pelo governo do Estado Rio-Grandense.

Em Santa Maria, a ferrovia influiu na urbanização e no crescimento da cidade. Analisando-se a implantação da ferrovia, conclui-se que ela criou novas rotas de circulação, tanto de mercadorias como de pessoas, unindo o centro comercial da cidade com a estação ferroviária. Também levou a concentração neste eixo e em volta da estação de atividades comerciais que geraram grande fluxo de riquezas. Esta riqueza foi importante para atrair para a cidade um grande número de pessoas que investiram em serviços e comércio para os ferroviários e seus familiares, que residiam na cidade ou ao longo das linhas férreas. Também o passageiro que fazia a troca de trem, passou a requerer serviços e

buscavam diversificar a economia local, entre outros objetivos. Salienta-se com isto que houve uma ocupação de fato e não de direito.

Quanto a imigração. O açoriano foi o maior elemento colonizador do Rio Grande do Sul. Foi ele que garantiu a posse da terra, mas foram os imigrantes alemães e italianos quem desenvolveram a região. Chegaram no Brasil dois tipos de imigrante: um colono rural, e outro urbano. O primeiro chegou para colonizar as áreas montanhosas e para desenvolver a agricultura; o segundo, com formação superior técnica ou artesanal levou consigo uma nova visão de mundo que contribuiu para a formação de uma nova mentalidade nos locais onde se assentaram.. Dos dois, o imigrante urbano foi o que mais influenciou em Santa Maria. Foi ele que manteve o comércio em funcionamento no período de guerra e, foi ele também, que levou para a região um conhecimento estilístico e técnico que colocou em prática e possibilitou a atualização da arquitetura do local.

O imigrante foi um elemento muito importante no desenvolvimento econômico, arquitetônico e urbanístico da cidade, mas não foi o único. Foi ele que conseguiu desenvolver o comércio e, a medida que se capitalizava ele reinvestia no local criando novos meios de melhorar seus negócios e, como consequência, da localidade onde residia.

Estes profissionais artífices puderam exercer a sua profissão nas localidades onde se estabeleceram, apesar da população predominante ser luso-brasileira, devido aos costumes, tradições e preconceitos dos portugueses que não exerciam certas profissões. Assim, destaca-se para Santa Maria, que o imigrante contribuiu para o desenvolvimento das construções e para o aumento da prosperidade das fábricas de tijolos, telhas e artefatos de carpintaria e marcenaria porque tinham o conhecimento técnico e o capital para tal. Quanto a arquitetura erudita produzida pelos arquitetos imigrantes, ela se fez presentes desde os primórdios da imigração. O desenvolvimento das cidades e o aumento da demanda de mão-de-obra levaram à criação de escolas técnicas e profissionais (1896) onde, ensinados por profissionais europeus, os estudantes aprendiam as técnicas e estilos vigentes e o punham em prática no mesmo período que acontecia na Europa ou América do Norte..

Quanto à ferrovia. O transporte evoluiu da carreta para o fluvial, principalmente pelo incentivo do imigrante alemão. A medida que a agricultura se desenvolvia se fez

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma vez concluído o estudo proposto, se chegou a algumas considerações relacionadas com a influência da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil na cidade de Santa Maria, Rio Grande do Sul, Brasil, e tem por objetivo servir de base a futuros estudos.

Conhecer a ferrovia e Santa Maria a partir do estudo histórico bibliográfico e iconográfico, enriqueceu a pesquisa com fontes de dados e informações que permitiram que se atingisse os objetivos propostos. Outra contribuição foi a descoberta de informações esquecidas até o momento nos arquivos públicos, dados essenciais para a comunidade que está trabalhando com o patrimônio cultural mobiliário da cidade, principalmente o ferroviário.

Quanto à ocupação territorial. Constatou-se que o Rio Grande teve uma ocupação tardia se comparada ao resto do país. A posse efetiva da terra aconteceu por uma necessidade estratégica oriunda das lutas com o Prata e, também, pela necessidade de garantir a riqueza pecuária necessária para abastecer as áreas de mineração do nordeste do país.

A função estratégica exercida pelo Rio Grande do Sul em relação ao Prata levou os portugueses a tomar oficialmente posse da terra. Dos mecanismos utilizados pela coroa portuguesa para garantir a posse da terra, três são os que vão ter influência em Santa Maria. O primeiro foi o das sesmarias, o de distribuir as terras entre os migrantes originários de São Paulo e Santa Catarina, e entre os militares que se transformavam em fazendeiros e que se estabeleceram na região de Santa Maria, ocupando o local para mais tarde impulsarem o desenvolvimento do povoado quando da partida da 2ª Subdivisão Demarcadora de Limites. O segundo fator foi o de construir fortificações na área, que era fronteira entre o território português e o espanhol e, também, era ponto estratégico militar e comercial. A localidade era um ponto obrigatório de passagem de tropas e mercadores, já que era o caminho de entrada para as missões jesuíticas no território espanhol. O terceiro fator foi o da colonização da área realizada com açorianos e descendentes, com o qual

Como se pode comprovar pelo estudo das olarias, pedreiras e serralharias existentes na cidade na época da construção, é improvável que isso tenha acontecido já que os materiais utilizados nas edificações se encontravam disponíveis na cidade na época, pois já eram utilizados na arquitetura local. Sabe-se que os materiais importados eram os utilizados nas vias férreas que procediam dos Estados Unidos, exceto as máquinas que vinham da Bélgica.

A arquitetura da ferrovia em Santa Maria está muito ligada à nacionalidade belga e francesa dos seus diretores. Com isso, tem-se uma arquitetura formada basicamente por edificações retangulares de um ou dois pavimentos, com paredes de alvenaria cerâmica, com soco e cobertas com telhas cerâmicas. A diferenciação está na substituição da alvenaria aparente utilizada na Bélgica para a rebocada utilizada em Santa Maria. As esquadrias de madeira, com verga reta ou em arco, são utilizadas tanto nas residências como nas edificações de serviço. No geral, seguem as técnicas construtivas tradicionais da época, e os estilos arquitetônicos são o neoclássico ou o eclético de acordo com o uso da edificação.

Com isso, em termos hipotéticos, pode-se sugerir que se a companhia ferroviária fosse inglesa, haveria uma probabilidade elevada de que a arquitetura da companhia arrendatária das estradas de ferro fosse diferente, certamente haveria o predomínio dos elementos metálicos sobre as alvenarias. Isso foi o que aconteceu em muitas das edificações das estradas de ferro exploradas pelos ingleses, como se vê em vários exemplos espalhados pelo Brasil. Mas no caso belga isso não aconteceu.

Se for comparada a arquitetura da ferrovia com a realizada na cidade antes e durante a permanência da companhia na mão dos belgas, constata-se a inexistência de grandes diferenças entre elas. Nenhuma delas necessita equipamento, mão-de-obra ou material importado para serem realizadas. Ambas utilizam os estilos vigentes assim como profissionais, técnicas construtivas e materiais locais.

de Porto Alegre à Nova Hamburgo) n'ont employé que du matériel belge, exception faite toutefois des wagons et locomotives, dont une partie seulement est venue de Belgique et le reste des États-Unis de l'Amérique du Nord.» (CAMPELLO, 1900, p. 122).

e janelas, são emoldurados por relevos em massa, diferentes para casa geminada, e apresentam verga reta. Todas as portas possuem bandeiras móveis (janela na parte superior da porta) ou janelas sobre as portas. As janelas são do tipo guilhotina (de correr verticalmente), com caixilharia de 12 ou 24 vidros, dependendo da residência, e protegidas internamente com postigos. As paredes externas, as medianeiras e as que dividem os blocos, que formam a residência, são em alvenaria de blocos cerâmicos maciços unidos com argamassa de cal e areia. As coberturas são de telha cerâmica do tipo colonial sobre estrutura de madeira de coqueiro. Os pisos internos são elevados para protegê-los da umidade e são em madeira, assim como o forro e as divisórias internas, paredes simples, estas realizadas assim para poderem ser adaptadas à distribuição da residência de acordo com a família que vivesse ali. Cada casa geminada possuía um poço para abastecimento de água, e a latrina localizava-se na parte posterior da residência, no pátio (ver Figura 73, p. 185).



Figura 73: **Acabamentos na Vila Belga.**
Fonte: UFSM/CAU/LPDA.

Cabe mencionar que alguns autores sugeriram a possibilidade de os materiais construtivos da Vila serem importados.

Os caminhos de ferro do Estado do Rio Grande que estão sendo explorados ou em construção (exceto aquele que vai de Porto Alegre a Novo Hamburgo) só empregam material belga, exceção feita entretanto aos vagões e locomotivas, de onde somente uma parte veio da Bélgica e o resto dos Estados Unidos da América do Norte.¹¹³ (CAMPELLO, 1900, p. 122).

¹¹³ «Les chemins de fer de l'État de Rio Grande qui sont en exploitation ou en construction (sauf celui qui va

planta de 1920, não chegaram a ser construídas. Mas, chegou a conclusão de que, na verdade, das quatro tipologias apontadas como inexistentes, uma foi demolida ou realmente não foi construída (Tipo 8/ Fig. 3), outra foi completamente descaracterizada (Tipo 9), e as outras duas (Tipos 1 e 2 / Fig. 3) são disposições diferentes em planta que apresentam a mesma elevação do tipo 3 de 1920, correspondendo à tipologia de mesmo número apontada por Andrey Rosenthal Schlee.

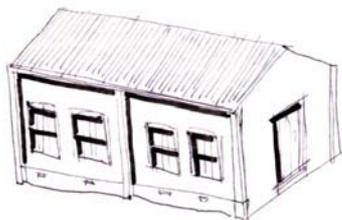
Sendo assim,

na Vila Belga, a diferenciação entre as unidades habitacionais não ocorre apenas através da diversidade tipológica, mas também através de um inteligente e expressivo jogo de detalhes arquitetônicos. Trabalhando apenas com os arremates das aberturas (relevos em massa), com as pilastras (espécie de pilar aderido à parede da edificação) ou os cunhais (retorço do ângulo externo formado pelo encontro da fachada frontal com a lateral), e com o soco de cada construção (base aparente da parede da fachada principal), foi obtida uma diferenciação tal, que é impossível falar em duas residências iguais em todo o conjunto. À diversificação tipológica e "decorativa" somou-se ainda a inclinação dos lotes, ou seja, as ruas Ernesto Beck e Manuel Ribas, que concentram um maior número de unidades habitacionais, apresentam uma grande declividade no sentido oeste-leste (em direção à rua André Marques), o que permitiu que imóveis de mesma tipologia encontrassem soluções diferentes, por exemplo, a existência ou não de porões. (SCHLEE, 1996, p. 7)

Quanto à distribuição das casas, para ROCHA (2001, p. 196-199), existe uma relação destas com a obra de Louis Cloquet¹¹², *Traité d'Architecture*, em questões como a da localização da vila, dos tipos de unidades e suas possibilidades de reunião em conjuntos, e da necessidade de diversidade, identidade e isolamento das unidades. Com isso, sugere a influência desse tratado sobre Gustave Vauthier na hora e projetar o conjunto residencial.

Como já foi dito, as residências apresentam apenas um pavimento térreo, sendo algumas com porão, configurando um conjunto com volumetria bastante uniforme. Os vãos, portas

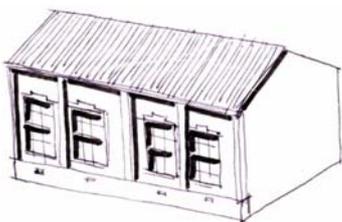
¹¹² Louis Cloquet (1849-1920): arquiteto e engenheiro de pontes e estradas, além de seu trabalho como arquiteto municipal na Bélgica, foi ainda professor na Universidade de Gante, na Escola de São Lucas - onde teve papel destacado no final do século XIX - e no Instituto de Belas Artes de Antuérpia. Cloquet teve uma produção teórica significativa (*Traité de Perspective Pittoresque*, editado em 1913 [...] em Paris; de várias biografias de professores da Universidade de Gante; do *Traité d'Architecture* em 5 tomos, editado a partir de 1900 [1898] pela Librairie Polytechnique/ Ch. Béranger, em Paris e Liège. Interessou-se também pela arquitetura tradicional tendo escrito *Les Maisons Anciennes en Belgique*, editado em 1907) que, em São Paulo, repercutiu principalmente através do seu *Traité d'Architecture*, empregado como livro texto no curso de engenharia e arquitetura da Escola Politécnica. (ROCHA, 2001, p. 195)



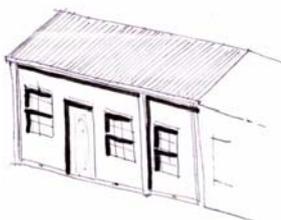
Tipo 1 – morada geminada com acesso na fachada lateral, caracterizada por apresentar quatro janelas de guilhotina em sua fachada frontal e uma porta central na fachada lateral;



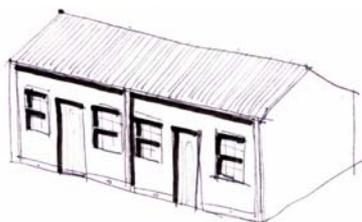
Tipo 2 – morada geminada com acesso na fachada principal (I), caracterizada por apresentar quatro janelas de guilhotina separadas, duas a duas, pela união das duas portas das unidades habitacionais;



Tipo 3 – morada geminada com acesso por recuo lateral, caracterizada por apresentar quatro janelas de guilhotina em sua fachada frontal, fachada lateral cega e as portas das unidades nos fundos do bloco principal;



Tipo 4 – morada geminada com acesso na fachada principal (II), caracterizada por apresentar seis janelas de guilhotina, três por unidade, e duas portas afastadas uma da outra;



Tipo 5 – morada geminada com acesso na fachada principal (III), caracterizada por apresentar quatro janelas de guilhotina, duas por unidade e duas portas afastadas uma da outra.

Tabela 13: **Tipologias identificadas pelo arquiteto Andrey Rosenthal Schlee no processo de tombamento de 1996.**

Fonte: SCHLEE, 1996, p. 6.

Para SCHLEE (1996, p. 6-7), o número de partidos volumétricos é ainda menor, reduzindo-se a apenas três: **retangulares** (Tipos 4 e 5), em **L** ou em **C** (Tipos 1, 2 e 3).

Em um levantamento de 1920, aparecem nove tipos com três variações. ROCHA (2001, p. 193) acreditava que a diferença se devia a algumas tipologias que, embora constassem da

Fonte: Planta das Propriedades da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria, de 27/08/1920. E. 1:500.

Não existem documentos de como eram cada uma das tipologias e o que diferenciava uma da outra. Para efeito de registro, copiaram-se as tipologias que constam na Planta das Propriedades da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria, de 27/08/1920.

Esclarece-se que, na atualidade, o número de edificações se reduziram em consequência da destruição de algumas e da desconfiguração de outras. São 79 as unidades habitacionais utilizadas como residências, quatro transformadas em escritórios e duas destruídas para a construção do Clube dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, atual Clube dos Funcionários da Rede Ferroviária Federal, conforme a Tabela 2.

TIPOS	NÚMERO DE RESIDÊNCIAS GEMINADAS	NÚMERO DE UNIDADES HABITACIONAIS	LOCALIZAÇÃO
Tipo 1	7	14	7 - Manoel Ribas (Pinheiro Machado)
Tipo 2	9	18	3 - Manoel Ribas (Pinheiro Machado) 6 - Coronel Ernesto Beck
Tipo 3	17	34	7 - Manoel Ribas (Pinheiro Machado) 5 - Dr. Vauthier (Garibaldi) 10 - Coronel Ernesto Beck
Tipo 4	3	6	3 - Coronel André Marques
Tipo 5	3	7	3 - Coronel André Marques
Total	39	79	

Tabela 12: **Tipologias e número de unidades atuais.**

Fonte: SCHLEE, 1996, p. 6.

As tipologias da Tabela 2 são as identificadas pelo arquiteto Andrey Rosenthal Schlee no processo de tombamento de 1996, (SCHLEE, 1996, p. 6), que são:

farmácia; e duas no sentido norte-sul: rua Garibaldi (atual Dr. Vauthier) com 10 unidades, e rua Coronel André Marques com 13 unidades, conforme tabela abaixo (ver Figura 73, p. 181).



Figura 72: Vila Belga no início do século XX.

Fonte: Acervo pessoal.

TIPOS	NÚMERO DE RESIDÊNCIAS GEMINADAS	NÚMERO DE UNIDADES HABITACIONAIS	LOCALIZAÇÃO
Tipo 1	4	8	3 - Coronel Ernesto Beck 1 - Garibaldi
Tipo 2	4	8	2 - Coronel Ernesto Beck 2 - Garibaldi
Tipo 3	7	14	5 - Coronel Ernesto Beck 2 - Garibaldi
Tipo 3A	3	6	3 - Pinheiro Machado
Tipo 4	6	13	6 - Pinheiro Machado
Tipo 4A	-	1	Pinheiro Machado
Tipo 5	3	7	3 - Coronel André Marques
Tipo 6	3	6	3 - Coronel André Marques
Tipo 7	9	18	6 - Coronel Ernesto Beck 3 - Pinheiro Machado
Tipo 7A	-	1	Pinheiro Machado
Tipo 8	-	1	Pinheiro Machado
Tipo 9	1	2	1 - Pinheiro Machado
Total	<i>40</i>	<i>85</i>	

Tabela 11: Tipologias e número de unidades em 1920.

Segundo o arquiteto Andrey Rosenthal Schlee, são interessantes, particularmente em consequência da sua semelhança com as estações edificadas em solo gaúcho, as chamadas **Estações Rurais do Estado Belga** (E.B.) construídas até 1926.

De uma maneira geral apresentam um partido caracterizado por uma construção assobradada de base retangular (tendendo para o quadrado), coberta com telhas planas em duas águas e que, ao longo do tempo (ou dependendo do tamanho da localidade onde estava inserida), recebia acréscimos de edificações laterais de um pavimento. Tais estações apresentam acabamento muito simplificado, com predomínio de tijolos aparentes e ausência de elementos decorativos que, quando existentes podem apresentar uma justificativa funcional como as cimalthas, os socos, os cunhais e os lambrequins. São exemplos significativos, os tipos Lês Haltes Rurales (E.B) e Estado Belga I (EB 1, EB2, EB3, EB4), encontradas em CHASSART, 1995, p. 6-9.

3.3.2 Arquitetura Residencial: Vila Belga

A Vila Belga era um conjunto formado por oitenta e três residências unifamiliares mandado construir pelo engenheiro Gustave Vauthier, quando diretor da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, destinado a abrigar as famílias dos ferroviários. Projetado nos moldes da arquitetura eclética da época, teve seu primeiro grupo de casas inaugurado em 1907¹¹¹. Importante patrimônio histórico e artístico do Município, tombado pela Secretaria da Cultura do Estado do Rio Grande do Sul.

Sua denominação deve-se à nacionalidade da Companhia arrendatária da ferrovia, proprietária das casas. Esse conjunto foi um dos primeiros do Estado, precedido apenas pela construção da Vila Rheingantz (1884-1885), para a fábrica de tecidos de Carlos G. Rheingantz.

As unidades residenciais da Vila Belga constituem-se em edificações térreas construídas à testada do lote, delimitando o passeio público, geminadas duas a duas com parede central de meiação, e possuindo pátios nos fundos. O conjunto distribui-se ao longo de quatro vias – duas no sentido leste-oeste: rua Coronel Ernesto Beck, com 32 unidades, e rua Pinheiro Machado (atual Manoel Ribas) com 28 unidades mais 2 unidades que formavam a

¹¹¹ Para conhecer a história da Vila Belga e da sua construção ver LOPES, 2001, p. 139–147.

Ou seja, o partido arquitetônico adotado constava de um bloco central em dois pavimentos, com platibanda, cimalha, frisos, cunhais e molduras em massa enquadrando os vãos e cobertura de telha cerâmica tipo francesa. Essa mesma telha cobria o telhado em duas águas da única ala lateral.

Segundo o **Inventário das estações e dependências das Estradas de Ferro da Bélgica** – de autoria de R. Dumont de Chassart - as estações construídas na Bélgica de 1835 aos dias de hoje, podem ser classificadas em oito grupos principais, ou seja: (1) as construções provisórias – em madeira ou material mais durável; (2) as em estilo neoclássico – gares monumentais e gares rurais; (3) as em estilo neogótico; (4) as em estilo da renascença francesa; (5) as em estilo eclético; (6) as estações rurais do Estado Belga; (7) as *Gares Communes à L'Etat Belge et aux Compagnies*; e (8) as estações das companhias privadas (divididas em 16 tipos) (ver Figura 71, p. 179).

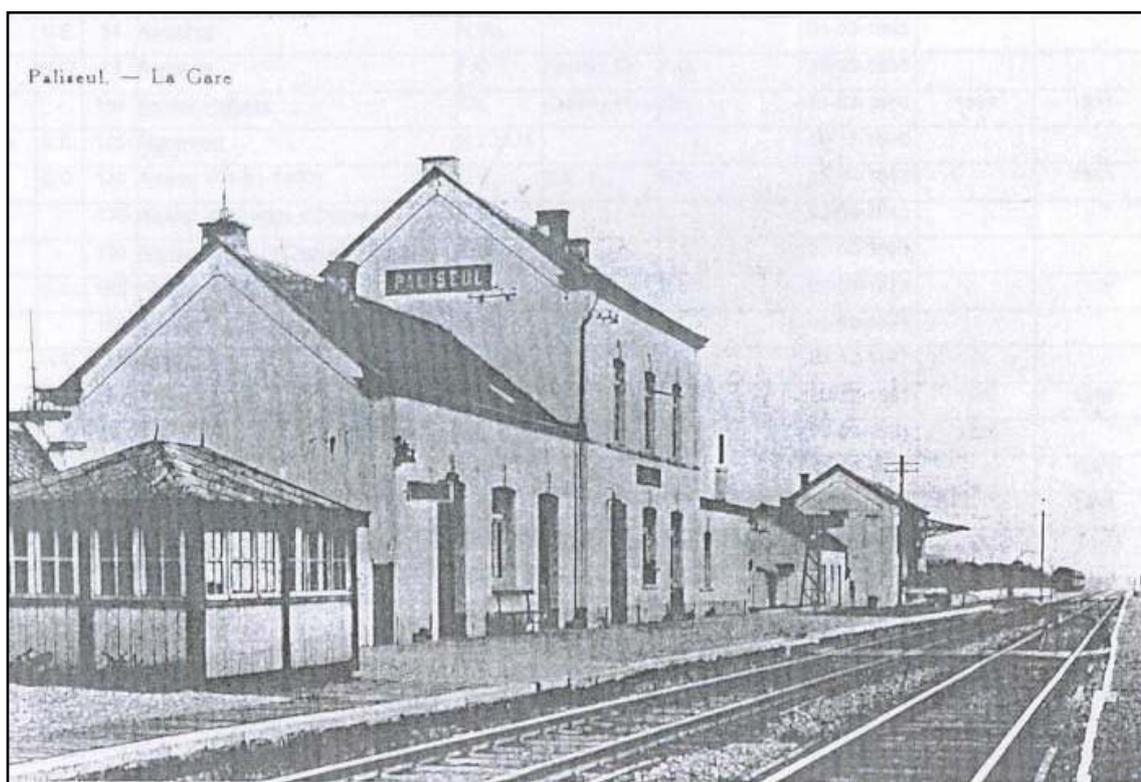


Figura 71: **Estação do Estado Belga.**
Fonte: CHASSART, 1995, P. 6-9.

de um edifício principal, retangular, disposto em um dos lados da linha com seu lado maior paralelo às vias, contando com bilheteria, sala de espera, sala do agente e telégrafo, restaurante e, no primeiro andar, dependências para o chefe da estação. Esse tipo foi o empregado em Santa Maria, como se comprova em CARDOSO & ZAMIM (2001, p. 82-83), sendo que, à medida que cresceu de importância a cidade, assim como as suas necessidades, começaram a surgir pavilhões para armazenagem de mercadorias, todos esses edifícios em alvenaria cerâmica, e a cobertura metálica para a plataforma.



A foto acima mostra o prédio ainda existente da Estação Ferroviária de Santa Maria, que posteriormente sofreu ampliações, localizado no começo da Avenida Rio Branco, na época, denominada Avenida do Progresso.

A foto abaixo mostra outro edifício que também serviu como Estação Ferroviária, em período simultâneo ao primeiro. Localizava-se no trecho atualmente extinto da rua Visconde de Ferreira Pinto, a poucos metros do arroio Itaimbé, que na época, corria a céu aberto. Observando fotografias de diversos períodos, pode-se afirmar que o prédio ainda estava em pé no início da década de 1940.

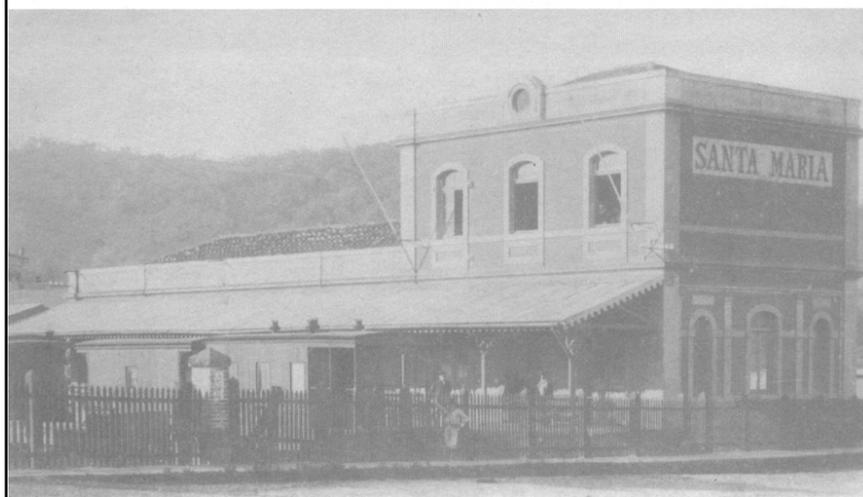


Figura 70: Estações Férreas de Santa Maria.

Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p.98.

3.3.1 Estações Ferroviárias

As estações ocupam um lugar de destaque no quadro das transformações arquitetônicas que ocorreram durante o século XIX. Representam a constante reflexão sobre um tipo destinado a servir um meio de transporte mecânico da era industrial por excelência que passou por um excepcional desenvolvimento durante o século XIX e início do século XX.¹¹⁰

É interessante observar, diz LESSA (1998) o papel dual existente na arquitetura das estações onde a plataforma, construída em estrutura de ferro, representa uma construção da era industrial, abertura para fora da cidade; já o saguão e administração, espaço voltado e integrado à cidade, construídos em alvenaria, neoclássicas, remetem às construções pré-industriais. As fachadas neoclássicas da estação ocultam a plataforma vista da cidade, e têm a função de fazer a passagem entre espaços qualitativamente diferentes: o espaço da cidade pré-industrial e o espaço da ferrovia industrial. Sendo assim, buscou-se uma relação simbólica entre o estilo dos edifícios públicos da cidade e o adotado no saguão da estação, conservando um estilo tradicional que se justapõe ao estilo da plataforma.

Esses elementos conceituais são encontrados nas estações de Santa Maria, como se observa nas fotos.

Ve-se, pois, que Santa Maria teve duas estações férreas, ambas localizadas no extremo norte da zona urbana da cidade. A primeira estação localizava-se, segundo BELTRÃO (1979, p. 327), «onde está o pátio de manobras (em 1951-1952)». A de 1899, que existe atualmente, é a mais conhecida e considerada a porta de entrada da cidade para a época (ver Figura 71, p. 178).

Ambas as estações seguem o padrão e programa das estações realizadas na época, como pode ser constatado no trabalho de KÜHL (2001, p. 40-47), no qual vemos que a estação é o edifício mais representativo da imagem das companhias ferroviárias na cidade. Constava

¹¹⁰ Ver também KÜHL, 1998, p. 58-66

As ferrovias exigem uma série de edificações para o seu funcionamento, abrangendo não somente os edifícios destinados aos serviços para os passageiros, mas também outras construções tais como: cabina de sinalização; depósitos de locomotivas ou vagões; oficinas para construção, reparos e revisões do material rodante; reservatórios para água e carvão; escritórios; residência para o chefe da estação e para funcionários; e ainda, viadutos, pontes, túneis e demais obras de arte.

Segundo a Rede Ferroviária Federal S. A. (1991, p.27), os prédios ferroviários são classificados de acordo com suas funções e estão incluídos basicamente nas seguintes categorias:

- estações¹⁰⁹;
- armazéns;
- oficinas;
- prédios administrativos;
- cabines de sinalização;
- casas de turma;
- casas de funcionários;
- casas de máquinas;
- casas de força.

Cada categoria possui uma tipologia própria, de acordo com sua função. Dentro de uma mesma categoria, o prédio pode ter soluções diversas que variam de acordo com o material empregado na construção, com a solução estrutural e concepção formal adotadas. Essas variações estão também diretamente ligadas ao programa da edificação.

No período estudado, as edificações urbanas escolhidas da ferrovia, para estudo, foram as estações (1885 e 1900) e o conjunto de residências construídas, a partir de 1905, pela companhia para seus funcionários graduados.

¹⁰⁹ Para conhecer mais sobre as estações ferroviárias belgas, ver o inventário das estações em Chassart, 1995.

O estrangeiro inglês e o francês, no Brasil da primeira metade do século XIX, eram sinônimo de conhecimento, eficiência e capacidade empreendedora, se comparado com o vagaroso ritmo de crescimento das empresas luso-brasileiras.

A partir de 1855, os franceses resolveram competir com os ingleses valendo-se da influência cultural que exerciam no Brasil desde a Missão Francesa, e que era diferente da inglesa, praticamente imposta ao país. Um outro País que contribuiu para a arquitetura do ferro no Brasil, foi a Bélgica, em razão da eficácia dos seus métodos de produção siderúrgica e pela falta de mercado interno. Cabe destacar que a importação da arquitetura do ferro se deu em pequena escala e apenas em regiões beneficiadas pelo rápido crescimento econômico subordinado à exportação, principalmente nas capitais.

No século XIX, os ingleses dominaram os serviços públicos no Brasil. Destes, destacam-se as ferrovias, monopólio rompido no final do século mencionado pelos belgas, principalmente, no Rio Grande do Sul. Essas ferrovias tiveram um papel econômico e militar, e desempenharam um importante papel no desenvolvimento local e, particularmente, em Santa Maria.

A arquitetura ferroviária repetiu no Brasil os modelos europeus. As estações (ver Figura 69, p. 175) e os terminais, como os de Santa Maria, apresentavam as mesmas características construtivas e plásticas das européias, isto é, as estruturas metálicas (quando



Figura 69: **Estação Ferroviária de Santa Maria.**

Fonte: Arquivo de Edmundo Cardoso.

existiam) justapunham-se aos maciços de alvenaria, sem integração plástica. No caso estudado, a cobertura metálica data do ano 1920.

Com a Missão Francesa de 1816, não chegaram apenas técnicos e artistas que iriam implantar a arte neoclássica, chegaram também os princípios de higiene, o saneamento das habitações, a insolação e aeração de todos os compartimentos das habitações. As cidades brasileiras do porte de Santa Maria não estavam inchadas a ponto de merecerem intervenções drásticas para corrigir defeitos de traçados urbanos inconvenientes, mas se beneficiaram com a utilização dessas novas medidas que, afinal, deram resultado na Europa.

Segue Geraldo da Silva, dizendo que com a abertura dos portos (1808) chegaram além das idéias sobre arquitetura e urbanismo, os produtos industrializados, na sua maioria ingleses, que alteraram costumes e gosto. O consumo desses produtos se deve principalmente à conveniência econômica, ou seja, os produtos chegavam no País com preços competitivos em relação ao produto nacional.

Assim que, a convivência de uma grande variedade de produtos industriais para arquitetura, em confronto com o custo dos materiais trabalhados artesanalmente, gerou uma crise generalizada da qual o ecletismo foi o fruto.

Para REIS FILHO (1970, p. 183),

as condições de desenvolvimento das correntes estéticas no Brasil são peculiares. A Revolução Industrial em andamento na Europa apenas repercutia - e de modo indireto - sobre a economia do país. A adoção de elementos construtivos produzidos industrialmente e de padrões formais capazes de assimilá-los, dentro das soluções tradicionais, significava nessas condições, ao mesmo tempo um avanço da tecnologia e o reforço dos laços do tipo colonial.

Colocando-se na posição de importadores de equipamentos e conhecimentos arquitetônicos, os construtores brasileiros tendiam a assumir as funções de espectadores, a posição passiva de quem apenas assimila sem elaborar. Em face das polêmicas que pudessem decorrer do processo de elaboração, a posição mais fácil seria certamente a do ecletismo, a conciliação. Situados diante das responsabilidades de escolha, diante das alternativas que se colocavam para a arquitetura europeia de seu tempo, diante dos vários estilos - do neo-gótico, neo-românico, do próprio neo-clássico - caminhos que eram abertos para solucionar os problemas alheios, os construtores e usuários da arquitetura no Brasil optavam pela solução tecnológica mais perfeita, reduzindo a forma a um plano secundário. Reforçavam-se portanto os fundamentos do ecletismo arquitetônico europeu, tendo em vista, porém, os objetivos das camadas sociais que iriam utilizá-lo no País.

ocorre nos 17 anos seguintes, em que foram criadas mais 7 olarias. Isso demonstra que nos anos de formação da cidade foi necessário produzir uma infra-estrutura suficiente para atender a demanda local, que aumenta em 1865, quando se substituem as edificações de pau-a-pique pela de alvenaria de blocos cerâmicos. Isso já vinha acontecendo desde 1829, quando da chegada dos operários alemães que começam a trabalhar com esse tipo de construção. A redução no número de olarias deve-se a que nos anos seguintes foram necessárias atender ao excedente de demanda que as empresas existentes não podiam atender. Com isso comprova-se que houve um crescimento na construção realizada na cidade, pois, do contrário, se manteriam ou reduziriam as já existentes.

Assim conclui-se que, uma vez que existia pedra para fundação, tijolo e telha para paredes e cobertura, e madeira para esquadrias, forro e piso, dificilmente seria necessário importar tais produtos, utilizando-se os existentes no local.

3.3 ARQUITETURA DA COMPANHIA FERROVIÁRIA

A contribuição da siderurgia brasileira para a arquitetura nacional foi irrelevante no século XIX. Ela somente começou a se firmar na década de vinte do século XX, principalmente, em razão de causas como o isolamento imposto pelos colonizadores portugueses e pelas dimensões continentais do País, que tornou a Revolução Industrial, no princípio do século XIX, inviável. Observe-se que, enquanto na Europa o Neoclassicismo já se implantara, no Brasil, se realizava o melhor do Barroco.

Apesar desse quadro, segundo SILVA (1987, p.83-91), já existia um considerável número de pessoas que trabalhavam na construção, seguindo os ensinamentos dos mestres-de-obras e engenheiros militares portugueses e brasileiros. Os edifícios novos eram construídos seguindo ainda a técnica conhecida, embora já com um princípio do neoclassicismo.

adaptada à reprodução em grande escala. O *Art Déco* ora apresenta soluções extremamente lineares, ora recua e reinterpreta motivos rococó e neoclássicos e faz reconciliações entre retas e curvas, arte e indústria. Em Santa Maria, esses estilos aparecem associados a um ecletismo e à decoração de fachadas e interiores de prédios. Podemos dizer que o Clube Caixeiral possui elementos internos, como vitrais, janelas, além de sua entrada principal nesse estilo. Também vemos elementos *Art Déco* na Residência de Mário Machado (19--) e de inúmeras residências elegantes construídas nas primeiras décadas do século XX na Av. Rio Branco.

Quanto aos materiais utilizados na arquitetura de Santa Maria, os materiais locais foram os preferidos, pois, no município, existem muitas pedreiras de diferentes qualidades, abundando o grés vermelho, principalmente utilizados nas fundações das edificações, como pode ser observado na Vila Belga e na estação férrea.

Também a madeira utilizada para construção era de procedência local, já que no município existia muitas madeiras de lei, de excelentes qualidades as quais eram exploradas para dormentes de estrada de ferro e outros usos na construção civil. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 115)

Quanto aos tijolos e telhas, eram produzidos no Município, tendo seu apogeu em 1908 com 21 olarias.

ANOS	Número de Olarias
1807	1
1859	14
1908	21
1925	28

Tabela 10: **Número de olarias.**

Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 51, 115, 121, 205.

Com base no quadro acima, temos que de 1807, ano que entrou em funcionamento a primeira olaria, em 1859, ou seja, em 52 anos foram criadas 13 olarias. No período de 49 anos compreendido entre 1859 e 1908, apenas 7 olarias foram criadas. O mesmo fato

No final do século XVIII, quando os pioneiros ergueram seus primeiros ranchos na faixa plana da colina que deu origem à Rua do Acampamento, não podiam imaginar que muitos anos depois uma classe enriquecida pela criação de gado, agricultura, comércio ou ligada ao exército, composta de imigrantes ou brasileiros, iria proporcionar a construção de prédios que marcariam época por sua beleza e importância para a cidade, que começava a adquirir suas feições atuais no início do século XX. Foi também no início do século XX que novas tendências



Figura 68: **Residência Art Nouveau.**
Fonte: UFSM/CAU/ LPDA.

arquitetônicas surgiram influenciadas pelos imigrantes que lá chegaram e pela prosperidade econômica que no município era notável. Começaram a ser construídas algumas residências com influência *Art Nouveau*, traduzindo a elegância e o requinte dos moradores, como foi o caso da residência do arquiteto alemão Theodor Carstein (1912) na Avenida Rio Branco, demolido na década de setenta (ver Figura 68, p. 171).

O estilo *Art Nouveau*, burguês, permitiu um decorativismo assimétrico nas fachadas dos prédios, nos móveis, vestuário e elementos decorativos. Surgiu, no final do século XIX na Europa, e de lá foi propagado para muitos países, dentre os quais o Brasil. Está aliado também ao desenvolvimento industrial, principalmente pelo uso do ferro e o emprego desse material em prédios, assim como elementos decorativos de inspiração floral, como luminárias, escadarias, sacadas, grades, vidros ornamentais etc. Do estilo *Art Nouveau* vai derivar o que é chamado de *Art Déco* que possui o mesmo aspecto decorativo, porém, este se utilizou apropriadamente de elementos mais geométricos em fachadas, janelas, objetos e elementos de decoração interna.

O estilo *Art Déco* deriva do *Art Nouveau*, mas, apesar disso, se desenvolveu como reação a ele, inspirando-se na linearidade geométrica e propondo uma produção sóbria, simples e

desenvolvimento econômico progressivo em todo o Estado, houve necessidade de pessoal especializado para a realização de projetos arquitetônicos e muitos arquitetos estrangeiros, principalmente alemães, chegam ao Rio Grande do Sul. Desempenharam lá um papel semelhante ao da Missão Artística Francesa¹⁰⁸, pois levaram para o extremo sul os cânones da arquitetura européia, porém interpretados de uma forma germânica. Conseguiram assim revolucionar a linguagem arquitetônica provincial, introduzindo nela uma expressão mais citadina e burguesa.

Na virada do século, o processo de modernização demonstrou acelerado desenvolvimento em toda a província, com o incentivo à nascente burguesia urbana que acumulava capital por meio do comércio. Essa nova realidade fez com que se buscassem mais arquitetos europeus para um planejamento urbano e arquitetônico. Esse processo se concretizou com a chegada de outros arquitetos alemães, antes da 1ª Guerra Mundial, destacando-se Theodor Alexander Josef Wiederspahn o qual foi muito solicitado na capital, nos anos vinte. Esse arquiteto desenvolveu projetos em Santa Maria, tais como o Palacete do Dr. Astrogildo (1913) e o Clube Caixeiral (1886).

A história da formação urbana de Santa Maria, pelo que se pode acompanhar, não está ligada somente à criação de gado e agricultura, como é característico na história do povoamento e desenvolvimento da Província, aliada ao aporte de imigrantes. Está ligada, principalmente ao desenvolvimento militar e comercial e essa base político-econômica permanece durante todo o século XX.

¹⁰⁸ Missão Artística Francesa é a designação dada a um grupo de artistas franceses que foram ao Brasil em 1816 a convite de D. João VI para fundar uma Escola de Artes e Ofícios no Rio de Janeiro. **Foi a responsável pela introdução do Estilo Neoclássico no Brasil.**

decoração de todo o passado, integrando-os numa mesma construção por meio de relevos, enfeites e decoração nas fachadas, como vemos no Clube Caixeiral (1886), no Palacete do Dr. Astrogildo (1913) (ver Figura 67, p. 169) e muitos outros prédios em Santa Maria. Essas construções são denominadas de **ecléticas** por seguirem diversas linhas estilísticas.

O ecletismo surgiu, no Brasil, associado ao academismo na arquitetura, num período em que o País passava por importantes transformações políticas, sociais e tecnológicas. Essas transformações surgiram influenciadas pela mudança do sistema imperial para a república, pela abolição da escravatura, e tecnológicas pelo avanço da indústria e importação de equipamentos. As



Figura 67: **Foto do casarão recém-inaugurado.**
Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 156.

técnicas construtivas aperfeiçoaram-se. Em Santa Maria, novas construções surgiram dentro dessa tendência eclética, na última década do século XIX, dentre elas destacamos o Theatro Treze de Maio (1890) e a Câmara de Vereadores (1895) essa última com predominância de elementos neoclássicos; a hoje Residência Mariano da Rocha (1893) e o prédio da *Società Italiana di Mutuo Soccorso e Ricreativa* (1898), refletindo esse espírito eclético, principalmente, com sentido decorativo e burguês.

Dentro dessa tendência eclética, houve também uma tendência mundial no revivalismo do estilo Gótico, no que foi denominado Neo-Gótico. Em Santa Maria, essa tendência aparece em elementos arquitetônicos e detalhes das fachadas, tanto na arquitetura militar (7º Regimento de Infantaria Blindada – 1913), na arquitetura religiosa (torre da Catedral do Mediador – 1906, e nas ameias na torre da Igreja Metodista – 1922), como também na arquitetura civil, (nos arcos ogivais das janelas da Residência Mariano da Rocha – 1893). Essa tendência foi levada ao Rio Grande do Sul por arquitetos europeus que se estabeleceram no Estado, principalmente na região de Porto Alegre. Com um

A rua do Commercio e a do Acampamento ostentam já magnificas construcções, existindo nellas apenas, de longe em longe, um casebre para attestar a transformação por que estão passando aquellas vias publicas

Em 1916, as casas são basicamente sobrados (ver Figura 66, p. 168), como já vinha acontecendo desde o princípio do século XX. As ruas são amplas e bem-cuidadas, marginadas por casas de belo aspecto. Possui uma bela avenida – a Rio Branco – e uma magnífica praça ajardinada, a Saldanha Marinho.



Figura 66: **Largo da rua do Acampamento, praça Saldanha Marinho e Banco da Província.**
Fonte: BLAYA PEREZ *et aili*, 1999, p. 61

Em 1920, destaca-se a arquitetura da cidade e a amplidão das ruas, principalmente a ampliada Av. Rio

Branco, com 44 metros de largura. As praças são arborizadas. Conta com uma vida social bastante intensa haja vista o número de associações recreativas e culturais existentes na cidade.

A tendência arquitetônica predominante, nas duas últimas décadas do século XIX, nos grandes centros do Brasil, foi a Neoclássica que influenciou a arquitetura praticada em Santa Maria nessa época, podendo ser comprovada pelo estudo da arquitetura da cidade nesse período. Para FOLETTTO (1998, p. 9-12), esse tipo de arquitetura teve inspiração na tradição greco-romana e valorizava o emprego de frontões triangulares e a sobriedade na construção, porém era comum adaptações e acréscimos decorativos dando conotações ecléticas¹⁰⁷ às construções. Em Santa Maria, o **Neoclassicismo** aparece como elemento decorativo com feições ecléticas nas fachadas de construções realizadas a partir, das últimas décadas do século XIX, mas, principalmente, nas do início do século XX.

Também com sentido decorativo, foram feitas assimilações de tendências arquitetônicas alemãs, assim como européias em geral, ocorrendo uma reinterpretação da arquitetura e

¹⁰⁷ O Eclétismo caracteriza-se por acoplar elementos de estilos variados numa mesma construção.

parte construídas ou refeitas ao gosto moderno, a sua arquitetura singela, porém elegante. Por gosto moderno entende-se a arquitetura neoclássica e eclética realizadas pelos profissionais na época, sejam oriundos das escolas de engenharia ou arquitetos estrangeiros trabalhando na cidade. Temos como exemplo deste período os templos (católicos e protestante), o teatro, as sedes de algumas associações ou fábricas, entre outros.



Figura 65: **Intendência Municipal inaugurada em 1895.**

Fonte: BLAYA PEREZ *et alii*, 1999, p. 49.

Entre 1876 e 1914, estabeleceram-se em Santa Maria, de acordo com o agente consular da Itália na cidade, os seguintes construtores italianos: Cesar Da Corso, Isidoro Grassi, Caetano Sgarelli, Primo Mussoi, Alexandre Cassel e Virgílio Floriano. (ACARANI, 1914, p. 78)

Nessa época, as edificações vão mudando rapidamente dando lugar a novas edificações e atestando o crescimento da cidade. Os edifícios que mais se destacam pela sua arquitetura e importância são: o palacete do Banco da Província; o palacete do Dr. Astrogildo de Azevedo; o do capitalista Sr. José Carlos Kruel; o collegio Sant'Anna; o colégio dos Irmãos Maristas; o Coliseu Santa-mariense; o Clube Caixeiral; e muitas outras edificações que impressionam bem ao forasteiro que visita a cidade. Segundo BELÉM (1914, p. 30),

A nossa bella cidade, num progresso vertiginoso, vae anno a anno aumentando o numero de predios existentes no seu perimetro urbano, sendo que, nestes ultimos annos, a edificação se recommenda pelo gosto artistico, acompanhando o desenvolvimento da architectura moderna.

As casas que se edificam hoje [...] são de bella apparencia, obedecendo ás prescripções municipaes que reclamam, sobretudo, condições hygienicas.

[...] magnificos predios que surgem. [...] ruas com edificações de gosto apurado.

A cidade transforma-se dia a dia, desapparecendo aos poucos os antiquissimos predios que tanto prejudicam a esthetica da cidade.

Com a inauguração da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana, a 15 de outubro de 1885, houve um incremento de carga e passageiros na cidade. Como constata DAISSON (1914, p. 83), «desde então para cá, o progresso de Santa Maria accentuou-se de maneira surpreendente, dia a dia, aumentando extraordinariamente a sua população e as suas construcções prediaes».



Figura 63: **Casarão no Alto da Eira, construído entre 1870 e 1873.** A foto é da década de 70, de antes da sua demolição.
Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 64.

A partir de 1896, o País enfrenta uma grande crise que atinge a estrutura econômica. O problema se acentua em 1899 com a política de deflação e restrições inflacionárias de Campos Sales. Essa situação se reflete no sul e «agrava o problema da moradia. [...] Os aluguéis e o custo de vida são caros, enquanto os salários são baixos, mais baixos ainda no caso de mulheres e crianças. Não existe assistência hospitalar, prevenção de acidentes ou indenização». (BITTENCOURT, 1993, p.69).

Em 1902, a cidade continua crescendo e construindo. Desse período, tem-se a Avenida do Progresso, larga ladeira que conduz da estação da estrada de ferro à cidade, com ruas calçadas, regularmente edificadas e bem-cuidadas. A rua do Comércio é muito extensa e a melhor edificada, enquanto que na do Acampamento (ver Figura 64, p. 166) se encontram ainda muitas casas antigas. O mais notável edificio público de Santa Maria é a Intendência Municipal (ver Figura 65, p. 167).



Figura 64: **Rua do Acampamento em 1911 com várias edificações remanescentes da primitiva rua São Paulo.**
Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 117

Para Hemetério José Velloso da Silveira (1909), a beleza da cidade deve-se ao crescido número de suas casas, na maior

com prazer um telhado rosado, pouco inclinado e saliente (nos beirais), fazer realçar a brancura das paredes. As casas são em estrutura de madeira revestida com argila (pau-a-pique¹⁰⁴); há várias ruas e uma capela extremamente simples. [...]. Quase todas as casas têm um pequeno jardim com um laranjal que dá sombra e contribui para o embelezamento da paisagem. Nota-se muita atividade nesta povoação central da Província: Santa Maria é o mercado da região em torno, compreendida entre Cachoeira, Caçapava, Alegrete e São Borja. Há, ainda, a vantagem de estar situada na rota para Jerbales¹⁰⁵ (sic) e Missões [...]¹⁰⁶ (BRENNER, 1995, p. 81-82)

Observada a Figura 62, de meados do século XIX, constata-se que o casario da cidade aparece com edificações predominantemente de um pavimento, na testada do terreno, coberta de telha capa canal (uma, duas ou quatro águas) e pintadas na cor branca. São edificações simples como descreve o viajante Arsène Isabelle.



Figura 62: **Rua do Acampamento no século XIX, no sentido sul-norte.** Mais antiga vista fotográfica de Santa Maria que se conhece. Autor desconhecido.

Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 38.

Em 1865, segundo BELÉM (2000, p. 135), desaparecem os ranchos do centro e surgem

casas de alvenaria, mas seguindo a mesmas características da arquitetura realizada na cidade na época (ver Figura 63, p.166).

¹⁰⁴ Isabelle descreveu o sistema construtivo das paredes das casas de Santa Maria, no original francês, "*en charpente, enduite d'argile*" que, em tradução simples, seria madeiramento revestido de argila. Na verdade, ele tentava descrever as paredes de pau-a-pique, também chamadas taipa de mão ou de sopapo, de extenso uso no Brasil, desde o início dos tempos coloniais. A descrição do telhado saliente, formando beiral ou aba, "*un toit (...) saillant*", referia-se a um elemento arquitetônico necessário para a proteção das paredes contra as chuvas. (BRENNER, 1995, p. 82)

¹⁰⁵ O citado autor mencionou, ainda, que Santa Maria encontrava-se na rota para a região dos Ervais e das Missões. Escreveu *Jerbales*, reproduzindo a pronúncia regional de *Yerbales*, expressão espanhola usada desde os tempos dos missionários jesuítas para designar os bosques nativos ou cultivados da preciosa erva-mate. (BRENNER, 1995, p. 82)

¹⁰⁶ «La situation de cette bourgade est assez agréable; les environs sont charmants, passablement peuplés. L'architecture des maisons est simple, mais on voit avec plaisir un toit rose, un peu relevé et saillant, faire ressortir la blancheur des murailles. Les maisons sont en charpente, enduite d'argile; il y a plusieurs rues, et une chapelle for simple. [...]. Presque toutes les maisons ont un petit jardin renfermant un bois d'orangers, ce qui leur donne de l'ombrage et contribue à l'embellissement du paysage. On remarque beaucoup d'activité dans cette population centrale de la province: Santa-Maria est le marché des hameaux d'alentour, compris entre la Cachoeira, Cassa-Pava, Alegrete et San-Borja. Il a encore l'avantage d'être situé sur la route des Jerbales et des Missions, [...]» (REVISTA Commemorativa, 1914, p. 93)

Não se encontrou referências que indicassem como eram as plantas das casas da pequena e próspera localidade pelos idos de 1820, porém acredita-se que seguia a tendência da arquitetura luso-brasileira do restante do Estado, já que a presença açoriana e de seus descendentes na localidade era numerosa. Para MACEDO (1983, p. 67-71), a primitiva casa rural lusitana era um retângulo limitado por paredes grossas e poucas divisões internas, geralmente, de madeira: o meio da casa, espécie de sala de estar e por onde se dava o acesso, a cozinha, que incluía o forno grande, e o quarto de dormir. Desenvolvia-se da frente para os lados. A casa urbana diferenciava-se em alguns pontos, sendo um deles o fato de se desenvolver da frente para os fundos. Possuía um corredor que ia da porta principal até a sala de estar ou cozinha tendo os quartos de um e outro lado, quando a casa era de uma família mais abastada e, nas casas mais simples, uma porta e janela na fachada, uma ligada por corredor a outra sala tendo entre elas uma peça sem-ar nem luz diretos, a alcova. A construção provavelmente utilizava a taipa de sopapo.

Existiam, em 1829, em Santa Maria, quatro operários alemães que levaram da Europa conhecimentos sobre construção e iniciaram a edificação de prédios melhores. Tinham concepções diferentes de arquitetura, com tecnologia mais especializada o que, certamente, influenciou toda a comunidade.

Na mesma ocasião, vieram ter a Santa Maria dois pedreiros alemães, Valentim Freyler e João Satter. [...]. Juntamente com estes artistas, chegaram um tal Dauxhaker¹⁰³, que foi o primeiro explorador de nossas pedreiras, e um excelente marceneiro chamado João Leopoldo Billo, mais conhecido por João Willicar.

A estes 4 operarios estrangeiros deve Santa Maria suas primeiras casas de material, aliás de excelente construção [...]. (AZEVEDO, 1914, p. 22-23)

Em 1836, a povoação era bem-pequena, mas bastante movimentada como comércio de uma extensa região. A descrição do viajante francês Arsène Isabelle, que passou por Santa Maria em março de 1834, resume o aspecto do lugar, conforme trecho transcrito no original francês na Revista Comemorativa do Centenário de Santa Maria, em 1914:

A situação desta povoação é muito agradável; os arredores são encantadores, razoavelmente povoados. A arquitetura das casas é simples, mas observa-se

¹⁰³ BELÉM (2000, p. 111) escreve o nome como Boaventura Dauzacker.

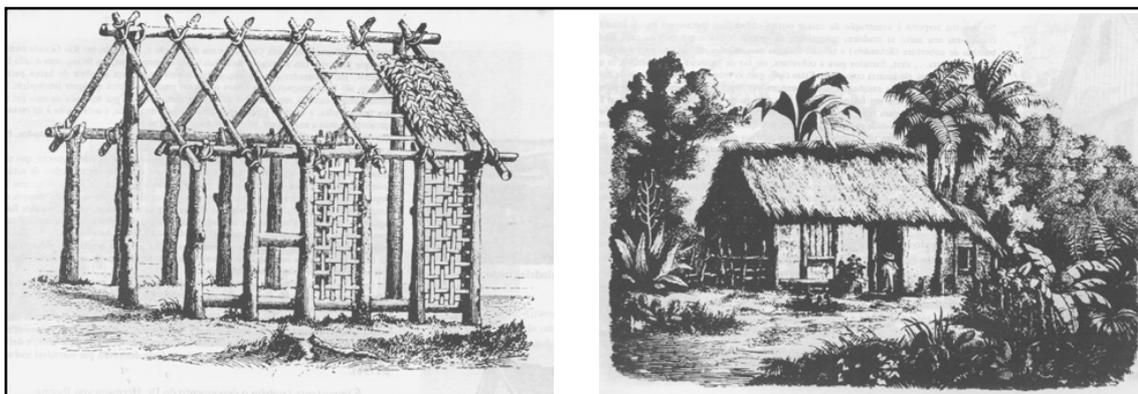


Figura 61: **Construção de um rancho teuto-brasileiro.**

Fonte: WEIMER, 1983, p. 87.

Não há referências às construções dessa época, mas se acredita que deveriam ser construções simples, de pau-a-pique (ver Figura 61, p. 163), como eram outras desse período no interior do Rio Grande do Sul. Esse tipo de construção rudimentar utilizava, como estrutura, um entrelaçado de madeira ou taquara com os espaços preenchidos de barro batido a mão (taipa de sopapo)¹⁰¹.

Formou-se, desde esse anno [1814], uma sociedade mais expansiva em torno do Campanario, melhorou a edificação das boas casas, nas duas únicas ruas na do Acampamento e a que fôrma com aquella um angulo obtuso e teve o nome de rua do Commercio.¹⁰²

[...] e algumas outras [famílias] ahi se fixaram construindo casas cobertas de telhas, com janellas envidraçadas [...]. (SILVEIRA, 1914, p.12-13)

Em 10 de agosto de 1807, conforme COELHO (1914, p. 9), o Capitão Manuel Carneiro da Silva e Fontoura e o Alferes Jacinto Mateus da Silveira celebram contrato para a instalação da primeira olaria da povoação, em terreno do segundo, no Alto da Eira, antiga denominação da parte da cidade formada pela rua Benjamin Constant, da General Canabarro até a Tuiuti.

¹⁰¹ As paredes de taipa de sopapo, também chamadas taipa de mão ou pau-a-pique, foram muito utilizadas no Brasil, desde o início dos tempos coloniais. O sistema consistia em uma estrutura de esteios cravados no chão, ligados por vigas nas partes inferior e superior. Nos vãos eram montados paus verticais - os paus-a-pique - tramados com varas mais finas horizontais, formando uma estrutura que era preenchida com argila. Este mesmo material era usado para rebocar as paredes de pau-a-pique. (BRENNER, 1995, p. 82)

¹⁰² «Formou-se, desde esse anno [1814], uma sociedade mais expansiva em torno do Campanario, melhorou a edificação das boas casas, nas duas únicas ruas na do Acampamento e a que fôrma com aquella um angulo obtuso e teve o nome de rua do Commercio.» (SILVEIRA, 1914, p.12)

enquadrá-las social e culturalmente. O processo tem leis próprias. É lento e, em grande parte, inconsciente.

O dinamismo natural da sociedade regional conservou, enriqueceu e estendeu aos contingentes novos de população as suas características sociais e culturais. A sociedade rio-grandense ingressa no século XX com a mesma fisionomia original de sociedade regional gaúcha, dinamizada pela cultura luso-brasileira.

Com tais informações, quer-se mostrar que a arquitetura dos anos que antecedem a Primeira Guerra Mundial prenunciam uma era de grande desenvolvimento cultural e arquitetônico que foram bruscamente interrompidos pela guerra. Mesmo assim, as realizações mais significativas vão ter reflexos no Estado a partir de 1917, pois estavam à altura do que se fazia nos grandes centros nacionais e internacionais.

3.2 ARQUITETURA DE SANTA MARIA

De acordo com os estudos históricos, pode-se dizer que a primeira arquitetura de Santa Maria é a do acampamento português da Partida da 2ª Subdivisão que se aquartelou, em 1797, na colina onde hoje se situa a cidade de Santa Maria.

Ela surgiu por causa da necessidade da 2ª Subdivisão de permanecer por muito tempo a fim de concluir os trabalhos de gabinete relativos à Demarcação procedida. Era formada pelo quartel para a tropa, o escritório para a comissão técnica, os ranchos para os oficiais, e a indispensável, para a época, capela. Atendia a, aproximadamente, cem pessoas entre militares, civis, mulheres e crianças..

da metade dos arquitetos atuantes em Porto Alegre no período da República Velha foi de alemães natos ou de seus descendentes.

Esses dados quantitativos balizam bem a importância da influência desses arquitetos na conformação do meio urbano e arquitetônico de nossa capital e, possivelmente, de grande parte das construções da época, no interior do Estado.

O exercício profissional desses arquitetos esbarrou em dificuldades devido à política e às guerras movidas pela Alemanha. Mas sua competência fez com que as mesmas fossem, em larga escala, superadas e que a capital tivesse adquirido ares germânicos.

Essas influências deixaram de ser exercidas diretamente e entraram em decadência na Segunda Guerra Mundial depois da qual foram fundados dois cursos de arquitetura que passaram a suprir o mercado local com os profissionais necessários.

Mesmo assim, essas influências não deixaram de existir, pois o trabalho dos arquitetos germânicos sempre encontrou admiradores e estudiosos em nosso país, ainda que essas passassem a ser percebidas, por isso mesmo, de forma indireta.

Outro fator importante a ser considerado é o papel que os indivíduos novos assumem definidos pela sociedade em que eles ingressam, com base nas funções sociais e econômicas necessárias ao todo. Para MEDEIROS (1975, p. 52), indivíduos, no caso os colonos, e as comunidades, ao assumirem seus papéis, estabelecem uma vinculação básica com a sociedade rio-grandense e sob vários aspectos passam a viver dessa sociedade. Essa vinculação vai estabelecer desde o primeiro momento uma comunicação invisível, mas decisiva, no processo de integração e assimilação.

Em cada núcleo colonial, ao longo do tempo, vai-se formando um segmento social, composto de elementos luso-brasileiros, compreendendo autoridades administrativas, funcionários graduados e profissionais liberais que vão exercer uma liderança e, ao mesmo tempo, influírem sobre os padrões e valores de tais comunidades.

Laudelino MEDEIROS (1975, p. 57-60) segue falando sobre o tema e afirma que os imigrantes desenvolveram, desde cedo, um processo de integração, tendo em vista o dinamismo da sociedade receptora e, desse processo se ocuparam os líderes naturais e as autoridades de governo.

A sociedade gaúcha, já organizada e integrada em meados do século XIX, incorporou essas populações de imigrantes e desenvolveu um processo de assimilação de modo a

inserem-se as construções cujos projetos são de responsabilidade de profissionais de formação superior, ao menos nas obras mais importantes, daí a importância das escolas de engenharia na formação de profissionais brasileiros e dos arquitetos estrangeiros, ambos atualizados quanto à arquitetura realizada, na época, na Europa e nos Estados Unidos.

As novas formas de expressão plástica foram desenvolvidas por arquitetos alemães¹⁰⁰ e italianos atraídos por interesses econômicos e afinidades culturais com seus respectivos compatriotas. Com a colonização, principalmente alemã, houve inegáveis condições de desenvolvimento e aumento da população urbana.

Alguns profissionais artesãos, artistas e engenheiros-arquitetos antecipavam-se à colonização. Chegavam da Argentina ou do Uruguai, ou diretamente por recomendação de conterrâneos e fixavam residência definitivamente no Rio Grande do Sul.

Como explica WEIMER (2000, p. 121-122)

Por imigração alemã no Brasil tem sido entendida como sendo a de agricultores/artesãos. Ainda que isso corresponda à verdade em larga escala, essa concepção vem escamoteando o fato de que ela não se restringiu a essa classe social. Junto com esses imigrantes veio um não desprezível contingente de artesãos que se estabeleceram nas cidades e profissionais liberais das mais diversas áreas dentre os quais devem ser incluídos um bom número de arquitetos.

Os primeiros que aqui aportaram tinham formação militar. Logo a seguir, chegaram alguns civis que, conjuntamente, tornaram-se responsáveis por um significativo número de obras importantes para nosso Estado.

Provavelmente o regime escravocrata vigente no país tenha sido um dos motivos pelos quais não tenha imigrado um número maior de profissionais. Essa hipótese tem a sua justificativa no fato de que, mal decretada a abolição, houve um crescente número de imigrantes arquitetos que foram atraídos por um mercado imobiliário em expansão conjugado com o pequeno número de profissionais nele atuantes. Esse incremento foi tão bem-sucedido que mais

¹⁰⁰ «O maior número de registros do fim do século XIX é de arquitetos alemães, a começar por Ahrons, pai e filho, com contribuições diferentes. Guilherme Ahrons, nascido em Lurenbuy em 1836 diplomou-se em engenharia na Alemanha e no Brasil, chegou jovem no país, naturalizou-se e escreveu desde 1883 vários trabalhos sobre hidráulica. Seu filho, Rodolfo Ahrons, nasceu em Porto Alegre a 27 de dezembro de 1869, fez seus estudos preparatórios na Escola de Engenharia de Porto Alegre em 1887 e diplomou-se pela Escola Politécnica de Berlim em Engenharia Civil em 895. Foi agrimensor, professor e construtor. Teve como colaborador o arquiteto Theodor Alexander Josef Wiederspahn, que assumiu o setor de projetos a 1º de setembro de 1908. Em 1915 o arquiteto continua trabalhando com firma própria, desfrutando de grande sucesso.» (MACEDO, 1993, p. 107-108). Para maiores informações sobre o arquiteto Theo Wiederspahn ver WEIMER, 1985.

Como visto, os engenheiros provinciais atendiam às obras públicas, mas não participavam das obras populares. As casas da estância como a do colono eram isoladas e faziam parte de um complexo de construções e espaços de produção familiar para a auto-subsistência.

Essa arquitetura dos imigrantes (ver Figura 59, p. 159), pessoas que levaram na bagagem o sonho de construir um novo mundo. Diversos imaginários, variadas culturas, aliadas às distintas paisagens naturais europeias e americanas, resultaram em inúmeras soluções físico-espaciais. Principalmente nas áreas onde foram assentados os colonos do Velho Mundo e proibida a mão-de-obra de trabalhadores escravizados, os que conseguiram ir como colonos transplantaram, com os materiais que encontraram, suas tradições na construção. Produziram



Figura 59: Casa de imigrante alemão.
Fonte: WEIMER, 1983, p. 98.

principalmente uma arquitetura racional, que fazia frente ao meio, desprovida de ornamentação. Independentemente dos valores artísticos que se queiram atribuir ou não a essas obras, elas constituem testemunhos históricos da cultura rio-grandense.

Ao serem transpostas às contingências urbanas do terreno encravado, tais casas vão formar nova paisagem, com uma arquitetura mais elaborada, recebida do Rio de Janeiro, de inspiração neoclássica (ver Figura 60, p. 159). Nessa nova paisagem,



Figura 60: Residências da Avenida Rio Branco.
Fonte: UFSM/CAU/LPDA.

especialização. Projetos para frentes de casas, decorações internas, mausoléus, umas funerárias, entre outros, faziam parte dos trabalhos finais dos alunos da seção de Artes do Edifício.

Percebe-se que o ensino dedicado a essa seção esteve intimamente ligado ao modo de fazer arquitetura da época. A intenção dos professores e mestres consistia em promover o ensino referente aos processos da arquitetura, desde o projetual até a sua execução. O fato de terem sido lecionadas aulas de Desenho Industrial no Instituto Parobé é, sem dúvidas, pioneiro no Rio Grande do Sul. O processo havia sido bem-estudado para a sua implantação e levado a sério por parte do corpo docente e discente. Pouco depois do seu início, todo *design* do maquinário, mobiliário e instrumentos utilizados pelo Instituto e pela Escola de Engenharia era desenhado nas suas próprias instalações. (LIMA, 2000, p. 75-76)

Diante dos dados apresentados, é possível constatar a qualidade e distinção que as escolas técnicas atingiram no Rio Grande do Sul. Para tanto, contribuíram governo, empresariado e classe popular. Com o investimento financeiro e a organização estrutural, a acessibilidade aos empregos em fábricas e indústrias e com a mão-de-obra qualificada disponível, fez-se um ensino de nível médio, técnico-profissional, como nunca se havia conhecido no País. Por essas escolas iniciarem seus alunos em curso básico elementar, nos quais eram ministrados ensino primário e alfabetização, foi possível alcançar um alto padrão cultural no conhecimento técnico.

O admirável esforço realizado pela sociedade rio-grandense no sentido de construir tão grande número de escolas de Artes e Ofícios, com suas dispendiosas instalações, atesta o empenho para conseguir implantar o processo industrial no Estado. Os resultados mostram que o Rio Grande do Sul coloca-se, nessa época, junto com São Paulo, em segundo lugar depois do Rio de Janeiro, em termos de Produto Industrial Bruto. Não se entende o descaso com que essas escolas foram tratadas a partir da Segunda Guerra Mundial, o que provocou o seu paulatino desmantelamento. Enquanto os países centrais tratavam de adaptá-las às novas condições, transformando-as em Escolas de Desenho Industrial, no Brasil, estas foram abandonadas.

exterior, como em todo maquinário levado da Europa e Estados Unidos para o ensino dos aprendizes.⁹⁹

O importante é o programa de Tecnologia e Desenho Industrial da seção de Artes do Edifício, por possuir um enfoque direcionado à arte, porém sempre ligado à edificação. Primeiramente, estudava-se a História da Arte de forma geral e o histórico da modelagem. No segundo ano, o enfoque era a pintura. Aparece também, nesse plano de ensino, o estudo da Arquitetura e seus estilos. No período seguinte, eram observados os aspectos da decoração interna e externa do edifício, decorações de fachadas, salas, dormitórios etc. E, por último, no quarto ano técnico, a escultura tomava conta da aprendizagem, a sua história, os utensílios do escultor, o estudo da anatomia humana e animal, e até mesmo o uso do ar-comprimido nas esculturas de pedras.

As aulas de Desenho Industrial iniciavam com a estimulação do aluno mediante cópia de modelos existentes, o estudo desses modelos e a criação de alguns projetos de objetos e edificações, no último ano do curso. Durante o segundo ano, eram feitos estudos de elementos arquitetônicos e decorativos mais completos. Eram feitos desenhos em perspectiva paralela e em projeção, aquarelados ou em pena. No ano seguinte, era feita a compilação dos elementos decorativos para ornato e esboço na ornamentação de pequenas salas, detalhamento de capitéis, cimalkas, frisos etc. Eram organizados concursos entre os próprios alunos para execução desses trabalhos. Mas, era somente no quarto ano técnico, que os desenhos de arquitetura e decoração interna tomavam-se completos: eram realizados pequenos projetos arquitetônicos. O quinto ano ficava reservado para a

⁹⁹ Cada oficina era dirigida por um mestre, auxiliado no mínimo por um contramestre. A marcenaria data de 1907: mestres, em diferentes épocas, Harold Everley (Estados Unidos), Otto Schulz (Alemanha) e, temporariamente, Otto Reckies (Alemanha), que se retirou com menos de um ano de trabalho por não suportar o clima brasileiro; o contramestre foi Angelo Piere, que permaneceu nesta função até 1925. A carpintaria: mestre Otto Recklies (Alemanha), Giuseppe Gaudenzi e Ricardo Order (Itália) e os brasileiros Angelo Pieri, Jacob Keller, Carlos Ottone e João Rodrigues, tendo sido este último aluno do próprio Instituto. A seção de forja data de 24 de janeiro de 1908: dirigida pelo contramestre Carlos Demange, seguido por André Engel e Guido Busch (Alemanha), chegado em 1912 e liderava também a seção de serralheria. A fundição data de 1º de setembro de 1910: mestre Alphonse Chaudron (Bélgica) que permaneceu até o final de 1915, assumindo o cargo Mário Marques, diplomado pelo próprio Instituto. A serralheria data de janeiro de 1908: dirigida pelo contramestre Estanislau Antonio Zlotowsky, e depois pelo mestre alemão Guido Busch e do contramestre Aucides Raupp. Artes do Edifício: mestre o escultor Giuseppe Gaudenzi e como contramestre o modelador em barro e pintor decorador Oscar Caminha. (LIMA, 2000, p. 71-75)

No início da República, foram criadas diversas escolas proletárias⁹⁷ o que acarretou investimentos significativos. Tanto o governo como os sindicatos e associações do operariado empenhavam-se em promover um ensino dedicado, por um lado, ao desenvolvimento econômico do Estado e, por outro, a um enobrecimento cultural do proletariado. Para LIMA (2000, p. 69-70), a *Allgemeiner Arbeiterverein* (Associação Geral dos Trabalhadores), o Atheneu Operário, a Escola Eliseu Reclus, a Escola de Aperfeiçoamento e Ofícios (que deu origem à Escola Profissional e Dominical Noturna) e a *Gewerbeschule* são exemplos das escolas dedicadas ao proletariado e às sociedades imigrantes.

A mais importante dessas foi a *Gewerbeschule*, uma escola destinada ao proletariado imigrante alemão. Apesar de todas as dificuldades do período, demonstrou realizar um trabalho sério e competente em nível de ensino. Possuía somente o apoio dos associados e, no âmbito político, do consulado alemão. O ensino técnico era feito em oficinas, de uma forma prática, com a presença de mestres de obras no corpo docente, a doação de materiais para experiências práticas e nas próprias visitas a canteiros de obras, realizadas pelos mestres e alunos.⁹⁸

Nascido da Escola Benjamin Constant, entre 1906 e 1908, o Instituto Parobé foi o Liceu de Artes e Ofícios mais importante que existiu no início do século no Rio Grande do Sul. Esteve ligado à Escola de Engenharia e direcionado à educação dos meninos pobres e filhos de operários. O programa de ensino técnico-profissional possuía por base o ensino tecnológico completo dos ofícios em trabalhos comercialmente aproveitáveis, seguindo a norma do **aprender fazendo** dos grandes mestres do Movimento de Artes e Ofícios. O curso, dividido em elementar e profissional, abrangeu disciplinas de cunho teórico e prático, seguindo Comte, em seus princípios de aprendizagem. Principalmente, aos trabalhos das oficinas foi dirigido grande investimento, tanto nos mestres contratados no

⁹⁷ Em conformidade com a filosofia positivista, a valorização do proletariado deveria ser feita através da educação.

⁹⁸ Os trabalhos realizados pelos alunos da *Gewerbeschule* passavam por várias etapas até chegar a execução de projetos e detalhamento para construção de edificações. Pode-se atestar a qualidade da produção desta escola através de ilustrações contidas na mesma brochura assinada por Theo Wiedersphan (Wiedersphan, 1921, s/p) que relata os primeiros anos dessa entidade de ensino. (LIMA, 2000, p. 70)

estrangeiros.

Com a chegada da família real portuguesa no Rio de Janeiro, foi criada a Academia Militar que tinha também o propósito de formar engenheiros para obras públicas. Outro passo foi a chegada da Missão Francesa e a criação da Escola de Ciência, Artes e Ofício, em 12 de agosto de 1816, que leva à criação, em 23 de novembro de 1820, da Academia de Belas Artes.

A escola de engenharia de Porto Alegre⁹⁵ foi a quarta do Brasil e data de 10 de agosto de 1896.

A abolição do regime servil não acarretou, como não podia acarretar de um momento para outro, a transformação da mentalidade que com ela se formou, de desdém pela ciência e pela técnica e desprezo pelas atividades de base manual e mecânica. Com efeito, o ensino técnico teve lenta difusão no país, e ocorrendo na última década do século na maior parte das províncias, veio de arrasto com o movimento abolicionista e a difusão do ideal republicano. (MACEDO, 1993, p. 123)

A produção das edificações no Estado do Rio Grande do Sul, na primeira década do século XIX, fez-se atendendo as funções militares, religiosas, de serviço e administrativas⁹⁶. O número delas sofreu influência de fatores como as dificuldades dos cofres públicos e das guerras na província, principalmente, a Revolução Farroupilha.

Apesar da existência da escola de engenharia, as administrações sempre se ressentiram da falta de profissionais em número suficiente para atender todas as necessidades, nos diversos pontos do território.

Como resposta à necessidade existente para a execução das obras arquitetônicas projetadas, na segunda metade do século XIX, surgiram os Liceus de Artes e Ofícios do Rio Grande do Sul. Assim, a sociedade empenhou-se na criação de escolas ou cursos particulares para desenhistas com capacidade de desenvolver inicialmente pequenos projetos de arquitetura.

⁹⁵ Reconhecida pelo Decreto Legislativo Federal nº 727 de 8 de dezembro de 1900.

⁹⁶ Ver MACEDO, 1993, p. 79-102

Capítulo 3

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS DA CIDADE DE SANTA MARIA NO PERÍODO DE 1885-1920

3.1 A PRODUÇÃO DA ARQUITETURA NO RIO GRANDE DO SUL

A engenharia, como atividade básica para as aventuras portuguesas de além mar, era estimulada por escolas especiais com o propósito militar ou, ao menos, buscavam a garantia da instalação do poder. Os postos-chave, na época, eram ocupados por engenheiros ou por governadores que se faziam acompanhar por engenheiros e cartógrafos. Eles foram responsáveis pela construção de fortalezas, pela fundação de cidades e pelo projeto de igrejas, entre outros⁹⁴(ver Figura 58, p. 154). Também atuaram profissionais de nacionalidade sueca e alemã.

Em 1647, foi criada, em Lisboa, a Aula Especial de Fortificação e Arquitetura, mas é o Decreto de 29 de dezembro de 1721 que determina que fossem engenheiros todos os oficiais de uma das companhias de cada regimento de infantaria. Já o decreto de 24 de dezembro de 1732 cria novas academias militares onde se procurava dar impulso a ciência das construções militares, até então, confiadas a

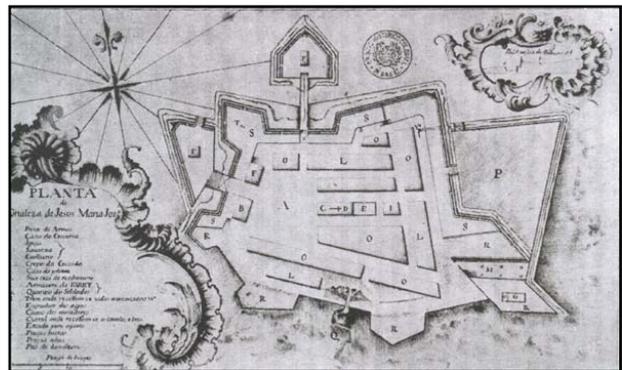


Figura 58: **Planta do Forte Jesus-Maria-José**, de Rio Pardo de autoria de Manoel Vieira Leão, discípulo de José Fernandes Pinto Alpoim, século XVIII.
Fonte: MACEDO, 1993, p.24.

⁹⁴ Ver MACEDO, 1993.

Maria via ferrovia, como exposto anteriormente. É importante salientar também que, nesse período, mais especificamente em 1888, com a demolição da igreja, comentada anteriormente, cria-se verdadeiramente um eixo de acesso à estação da estrada de ferro, transformando-se logo em eixo norteador do crescimento e do adensamento urbano, bem como da geração de renda da cidade, uma vez que é nele que se localizam o comércio e os hotéis, principais fontes arrecadoras da época. A cidade passa a ter um componente de axialidade indiscutível, axialidade essa demonstrada tanto pela configuração do traçado urbano quanto pelo uso do solo, passando nesse eixo a se instalarem os elementos burgueses geradores da riqueza da cidade.

No período compreendido entre 1905 e 1920, há um aumento relativamente pequeno do número de ruas abertas, numa média de apenas 0,2 ruas/ano, porém foram construídos 1.478 prédios, numa média de 98,53 prédios/ano, maior que a anterior, o que nos sugere um adensamento rápido das diversas regiões da cidade, principalmente no hoje centro histórico.

Para concluir, segundo COSTA (1922, p. 201):

Assim se verifica que, nos últimos 20 anos, a população de Santa Maria teve um aumento de mais de 50% e por ahi se conclue que o maior desenvolvimento do municipio se deu nesse periodo – 1900 a 1920 – em que tambem a edificação teve grande impulso, especialmente na cidade, que contava em 1893 apenas 496 predios, numero esse elevado já em 1912 a 2.405 [sic] e em 1920 a 2.905.

ESTATÍSTICA PREDIAL E VIÁRIA DA CIDADE DE SANTA MARIA NO PERÍODO 1801-1920		
ANOS	Número de Prédios Construídos	Número de Vias Construídas
1801 a 1858	220	8
1858 a 1885	180	8
1885 a 1905	1.207	27
1905 a 1920	1.478	3

Tabela 9: **Estatística Predial e Viária da Cidade de Santa Maria no Período 1801-1920**

Fonte: BELÉM, 2000.

Se compararmos os dados disponíveis sobre crescimento viário com o desenvolvimento predial de Santa Maria, percebe-se que, no período compreendido entre 1801 e 1858, houve a abertura de 8 ruas e a construção de 220 prédios, o que significa dizer que, num período cronológico de cinquenta e sete anos, há uma média de 0,14 ruas/ano abertas e uma média de construção de 3,86 prédios/ano. No período compreendido entre 1858 a 1885, o qual abrange o período de emancipação da cidade até a chegada da ferrovia, acontece a construção média de 6,67 prédios/ano e a abertura de 0,29 ruas/ano, o que leva a pensar em um crescimento da cidade como um todo, visto que houve tanto o aumento médio de construções anuais quanto, praticamente, duplicou a médias de ruas abertas.

Somando os dois períodos analisados, até a chegada da ferrovia em Santa Maria, no período de 1801 a 1858, num total de oitenta e quatro anos, foram abertas 16 ruas, o que nos leva a uma média anual de 0,19 ruas/ano e foram construídos 400 prédios, numa média anual de 4,76 casas/ano.

No período compreendido entre 1885 e 1905, período esse correspondente à chegada e à consolidação da ferrovia em Santa Maria, num total de vinte anos, foram abertas 27 ruas, numa média de 1,35 ruas/ano o que equivale a dizer que teve aumentada em dez vezes o número de ruas abertas no período frente ao período anterior. Analisando o número de prédios construídos, obtém-se uma média de 60,35 prédios/ano, média também avassaladoramente maior que a do período anterior. Tal aumento de crescimento deve-se, em última análise, ao incremento de renda e do contingente humano chegado à Santa

ESTATÍSTICA PREDIAL DA CIDADE DE SANTA MARIA NO PERÍODO 1858-1920		
ANOS	Prédios existentes em cada exercício	Aumento anual
1858	220	-
1887	400	180
1893	496	96
1894	524	28
1895	573	49
1896	692	119
1897	830	138
1898	1.055	225
1899	1.143	88
1900	1.251	108
1901	1.316	65
1902	1.361	45
1903	1.376	15
1904	1.401	25
1905	1.427	26
1906	1.432	5
1907	1.526	94
1908	1.595	69
1909	1.611	16
1910	1.904	293
1911	2.300	396
1912	2.409	109
1913	2.891	482
1920	2.905	14

Tabela 8: **Estatística Predial da Cidade de Santa Maria no Período 1858-1920.**

Fonte: BELÉM, 2000, p. 184.

O mesmo autor, BELÉM (1914, p. 30), segue dizendo que «a média da construção, porém, é ainda maior, porque nesta estatística nós damos o numero de predios accrescido cada anno, mas não incluimos as casas velhas que são demolidas para dar lugar a novas construcções.»

Comparando-se os mapas de 1902 e 1914, observa-se que não houve grande alteração na malha viária. A alteração realizada fica ao norte, na área adjacente à estação ferroviária onde aparecem algumas ruas resultantes do prolongamento das existentes ou da construção da Vila Belga. Nessa vila existe, a partir de 1913, a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea, que aumentam o fluxo de pessoas na área, assim como favorece o comércio e o aumento de riquezas para a cidade, tanto que, a partir de 1916, Santa Maria passa a contar com filiais do Banco da Província e do Banco do Comércio de Porto Alegre e agências do Banco Pelotense e do Banco Alemão de Porto Alegre.

Isso leva a outro fator que é o trabalho de prolongamento e alargamento da avenida Rio Branco que data de 1912, e deve-se a valorização cada vez maior dessa via que concentra os serviços e leva o visitante da estação até o comércio na área central.

No mesmo mapa, observa-se que o pouco desenvolvimento da malha viária se deve ao adensamento que houve na cidade, incentivado pela municipalidade a partir de 1865, quando desaparecem os ranchos do centro e surgem casas de alvenaria (BELÉM, 2000, p. 135).

Segundo estatística predial publicada por BELÉM (1914, p. 30), o número de prédios aumenta muito no perímetro urbano. «As casas [...] se edificam hoje nas ruas em que havia grande extensão de terrenos baldios [...]. Esses terrenos vão desaparecendo, como por encanto, dando lugar aos magníficos prédios que surgem.»

O quadro abaixo, publicado no mesmo artigo, mostra o desenvolvimento predial de Santa Maria:

reparação de todo o tipo de material ferroviário. Nela reside todo o pessoal superior das estradas de ferro do Rio Grande, a ela afluindo um movimento comercial sempre crescente. [...]

O progresso extraordinário de Santa Maria, de 1893 até hoje, demonstra-se pelo aumento constante das rendas municipais, que de 11 contos foi elevada a 130, pelo número de estabelecimentos que eram 496 e que hoje são triplicados e pelo aspecto de muitas pessoas encontradas nas ruas, sempre apressadas e satisfeitas com o próprio trabalho.

Há também um hospital bem dirigido, um quartel militar que pode-se dizer, um belo edifício, um teatro adequado à população, muitas construções particulares elegantes, se não vistosas e muitas casas construídas para sede de associações, como da Sociedade Italiana de Beneficência, do Clube Ginástico, etc. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 104-105),

pois a ferrovia possibilitou uma melhora no nível de vida da população. Existe mais dinheiro circulando na cidade em decorrência do desenvolvimento do comércio, da indústria e do lazer pois existe uma demanda grande desses serviços pela população que vai à cidade para negociar ou para permanecer enquanto troca de trem. Por outro lado, os membros da direção da companhia realizam saraus, festas, importam material da Europa e fomentam em Santa Maria a cultura.



Figura 57: **Evolução Urbana de Santa Maria 1902-1914.**

Fontes : PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA; LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

- 1- Rua do Acampamento
- 2- Rua Ipyranga
- 3- Rua Venâncio Aires
- 4- Rua do Comércio
- 5- Estrada das Tropas
- 6- Av. Rio Branco
- 7- Rua Silva Jardim
- 8- Av. Ipyranga
- 9- Rua Marques do Herval
- 10- Rua do Codó
- 11- Trav. Barão do Cerro Largo
- 12- Pr. da Constituição
- 13- Rua General Portinho
- 14- Rua Marques de Caxias
- 15- Pr. da Matriz
- 16- Rua dos Andradas
- 17- Rua 2 de Julho
- 18- Trav. Germânica
- 19- Rua 1º de março
- 20- Rua Silveira Martins
- 21- Rua da Caturrita
- 22- Pr. da Caridade
- 23- Pr. do Mercado
- 24- Rua Vale Machado
- 25- Pr. Cristóvão Colombo
- 26- Rua Antero Corrêa de Barros
- 27- Rua Carlos Barbosa Appel

Em 1905, Santa Maria passa a comandar o tráfego dos trens no Rio Grande do Sul e sediar a Diretoria da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. Isso se deveu, entre outros, ao fato de Santa Maria ficar sendo o ponto de convergência de todas as linhas da malha arrendada o que lhe deu muita importância, pois se tornou um significativo entreposto comercial entre a campanha, a região serrana e as cidades do litoral.

Junto com a diretoria e trabalhadores da companhia, chegam seus familiares, um contingente aproximado de duzentas pessoas que, de repente, incrementam a população local e demandam moradias que, a princípio, são alugadas. Como nessa época existe uma carência de imóveis para alugar, os preços sobem o que leva a companhia a mandar construir para os seus empregados várias residências próximas à estação, colaborando, assim, para o desenvolvimento material da cidade. Tal área residencial dos ferroviários se encontra localizada aproximadamente entre a Av. Rio Branco, estação, Travessa Villeta e rua Treze de Maio (mapa de 1914).

Comprovando a influência da ferrovia para o crescimento urbano de Santa Maria, basta ler a obra de Vittorio Buccelli⁹³, de 1906, que diz:

Finalmente ao anoitecer alcançamos Santa Maria, a bela cidadezinha, que dista 263 quilômetros da Margem e que é um centro importantíssimo de indústrias agrícolas, pastoris e de movimento ferroviário, porque lhe atravessam duas linhas importantes e porque existem oficinas para a

Genealógico Rio-Grandense, ao Instituto Genealógico Brasileiro e ao Instituto de História e Geografia Militar. Extraído de Santa Maria da Bocca do Monte - Cidade e Município, o texto selecionado para esta coletânea apareceu no *Anuário do Estado do Rio Grande do Sul para o ano de 1902*, organizado por Graciano A. de Azambuja. Datado de março de 1901, quando o autor servia na guarnição federal de Santa Maria, constitui uma importante descrição da cidade, então em fase de grande desenvolvimento, com referências a aspectos topográficos, paisagísticos e comentários sobre as principais artérias, edificações e bairros. De grande valor histórico, neste mesmo artigo, é o registro da presença de fósseis próximo ao Cerrito, considerado por Romeu Beltrão como uma das mais antigas citações bibliográficas sobre o tema, em Santa Maria. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 85)

⁹³ Vittorio Buccelli, nasceu em Sestre Ponente (Itália) a 5/2/1861 e faleceu em Nizza Monferrato a 16/4/1929, cidade pela qual foi deputado em três legislaturas. Sua viagem ao Rio Grande do Sul, realizada em 1905, visava a publicação de uma obra de propaganda, encomendada pelo governo do Estado para a exposição internacional de Milão (1906). *Un viaggio a Rio Grande del Sud* distingue-se pela edição primorosa e riqueza de informações, principalmente sobre Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e as colônias italianas. Em seu minucioso texto sobre Santa Maria, o autor abrange temas tão díspares como o número de habitantes em cada distrito, a atividade econômica, educação, vida social e aspectos urbanos, produzindo uma descrição panorâmica da cidade, ao início do século XX. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 103)

completamente desimpedido quando, em 1888, é demolida a velha igreja que se localizava no centro da rua prolongada, no encontro desta com a rua da Matriz, vértice principal na história da cidade.

A ligação do centro da cidade com a estação ferroviária é significativa, pois faz com que a cidade cresça para o norte. Do outro lado e acompanhando a linha férrea forma-se o bairro Itararé, núcleo constituído essencialmente por alemães e ferroviários, construído a partir de 1900, e observado no mapa de 1902.

Também se constata no mapa de 1902 que a Avenida do Progresso (atual Rio Branco) é valorizada como acesso ao centro na medida em que nela se localizam os hotéis, restaurantes, fábricas, entre outros, na área próxima a estação; o novo prédio da Intendência (1895), na área próxima à parte central da avenida; e as residências burguesas na parte da avenida próximo ao centro. Essa valorização se deve também ao fato de por ela circular um grande número de pessoas oriundas do principal meio de transporte da época, principalmente os que pernoitavam na cidade para seguir viagem no dia seguinte. Tem-se, com isso, que a estrada de ferro foi um fator de expansão, pela própria natureza de seu uso, mas que, ao mesmo, tempo induziu e limitou o crescimento da cidade na direção norte. Houve também um crescimento pouco significativo a leste e a oeste.

Observa-se também que a cidade se estende por uma grande área em razão da topografia acidentada e dos arroios o que faz com que a população esteja espalhada, acompanhando o cimo das elevações (João Borges Fortes⁹² In: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 86).

⁹² João Borges Fortes, natural de São Gabriel (2/5/1872), destaca-se como historiador, genealogista e sociólogo, tendo deixado uma notável produção sobre o passado do Rio Grande do Sul, além de biografias de alguns de seus principais vultos. De sua longa carreira no Exército brasileiro, salientam-se os estudos na Academia Militar de Porto Alegre, onde graduou-se Bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas (1890) e de Engenharia Militar, na Escola Militar do Rio de Janeiro (1899). Reformou-se em 1924, no posto de general. De suas obras vale citar: *O Tupi na Corografia do Rio Grande do Sul* (1930), *História do Regimento Mallet* (1932), *Casais* (1932), *Troncos seculares: O Povoamento do Rio Grande do Sul* (1932), *O Brigadeiro José da Silva Pais e a Fundação do Rio Grande* (1933), *O Povoamento Inicial do Rio Grande do Sul* (1934) e *Rio Grande de São Pedro: Povoamento e Conquista* (1940). João Borges Fortes pertenceu ao Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, ao Instituto

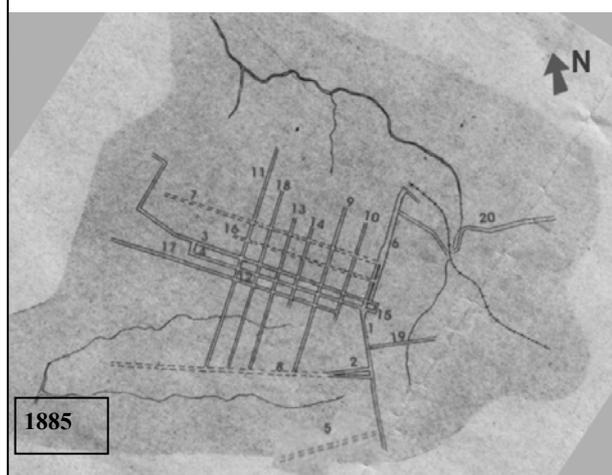


Figura 56: Evolução Urbana de Santa Maria 1885-1902.

Fontes: Prefeitura Municipal de Santa Maria; LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

1. Rua do Acampamento
2. Rua da Aldeia
3. Rua da Matriz
4. Rua do Comércio
5. Estrada das Tropas
6. Rua Gen. Rafael Pinto
7. Rua dos Guararapes
8. Rua do Cel. Manoel dos Santos
9. Trav. 2 de fevereiro
10. Trav. Maximiliano Codó
11. Trav. Barão do Cerro Largo
12. Pr. da Constituição
13. Rua Barão de Porto Alegre
14. Rua Marques de Caxias
15. Pr. da Matriz
16. Rua dos Andradas
17. Rua 2 de Julho
18. Trav. Germânica
19. Rua 1º de março
20. Rua Silveira Martins

Desses fatos destaca-se a chegada da ferrovia porque com a construção da primeira estação ferroviária da cidade, ao norte da área central e próximo ao arroio Cadena, parte mais plana da topografia local, dá-se o prolongamento da rua Gen. Rafael Pinto assim como sua valorização no tráfego de acesso ao centro. Esse tráfego apenas fica

localização é a melhor, porque é naturalmente não alagável e não tem custo de conservação muito alto. Em 1858, observa-se o início do aparecimento das ruas transversais e da formação da malha xadrez, assim como do começo do adensamento da área central da Vila.

O ano 1858 pode ser considerado como marco significativo na evolução da cidade, pois é quando é instalado o Município de Santa Maria. Sua emancipação político-administrativa de Cachoeira do Sul, ocorrida no ano anterior, leva ao crescimento da Vila e a partir daí, observa-se um crescimento de malha urbana mais acelerado quando comparado ao período anterior. Das quatro ruas transversais às ruas da Aldeia e da Matriz, em 1861 passam a ser seis as transversais. Se, anteriormente, foram necessários vinte e três anos (1835 a 1858) para serem implantadas quatro ruas, foram necessários apenas três anos (1858 a 1861) para implantar as outras duas ruas.

É no ano de 1861 que o agrimensor Otto Brinckmann elabora a primeira planta da cidade e, como consequência, tem-se, em 1865, uma iniciativa dos poderes públicos que tentam acelerar o desenvolvimento do núcleo da Vila. Foram cedidos os terrenos demarcados e numerados, em aforamento perpétuo, a quem os requeresse e se compromettesse a edificá-los no máximo em um ano. Buscava-se assim incentivar ao máximo a construção do núcleo urbano central, evitando-se a diluição das casas. Isso pode ser comprovado ao comparar os mapas de 1861 e 1885, nos quais se observa quase não haver alteração na malha viária da Cidade, apenas o prolongamento da rua Gen. Rafael Pinto (atual Av. Rio Branco) até o final da via férrea que acabava de chegar até a cidade.

O ano de 1877 significa a chegada dos primeiros colonos italianos. Em 1881, é inaugurada a iluminação pública e, em 1885, surge a ferrovia unindo a cidade com a capital. Esses fatos são significativos para o crescimento local, sendo que, nesse ano, a cidade contava com três praças, dezessete ruas e travessas e uma estação de trem.

Mediante análise dos diversos mapas compreendendo o período de 1801 a 1885 percebe-se que, durante um período de tempo relativamente longo (1801 a 1885), não houve praticamente crescimento significativo na malha urbana, embora 1835 seja o ano aceito como o de início do comércio na cidade (MORAES, 1982, p. 11).

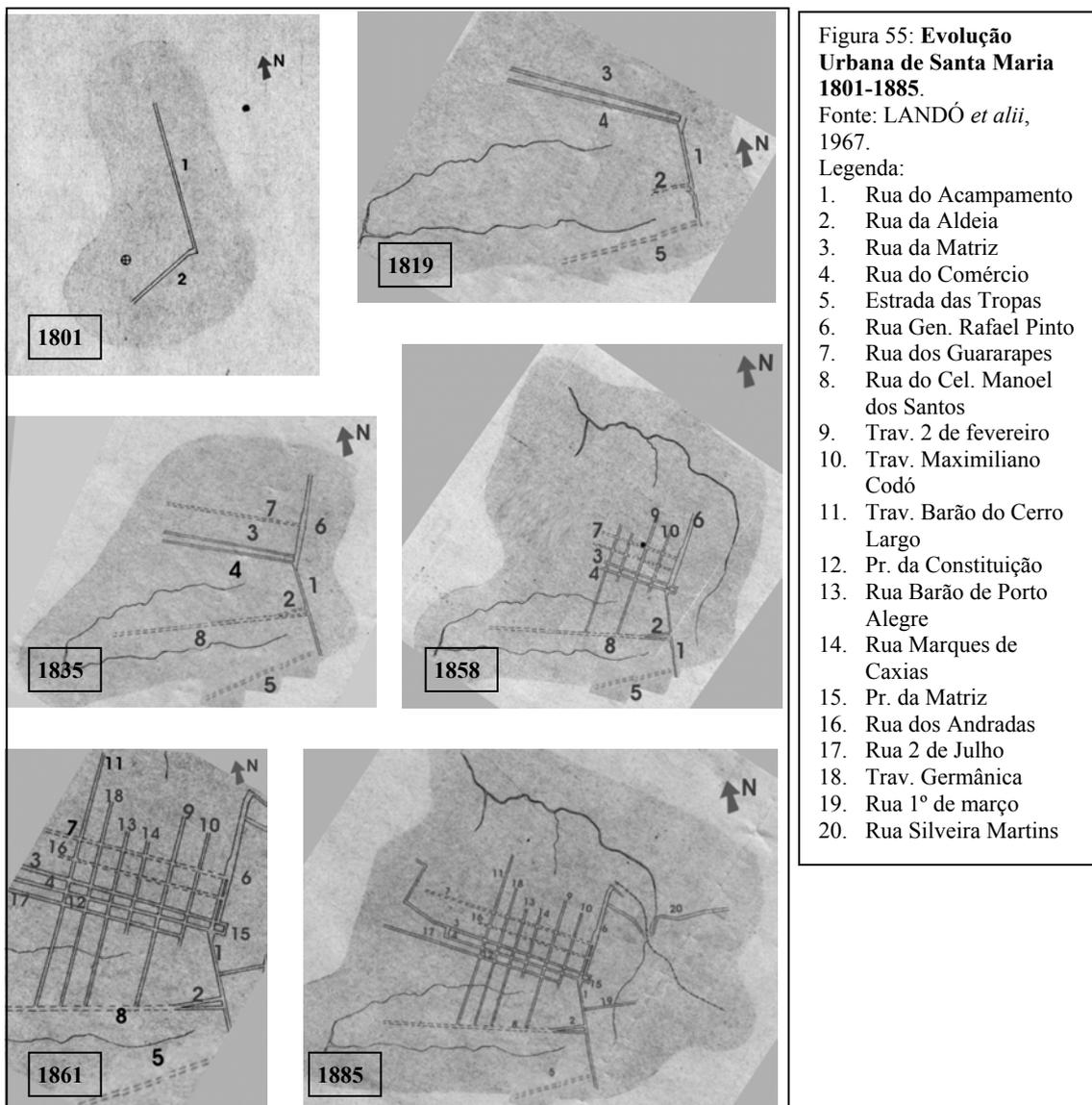
Em 1801, havia apenas duas ruas na cidade e, em 1858, havia oito ruas, o que significa dizer que, num período de trinta e quatro anos, houve um acréscimo de apenas seis ruas as quais, segundo relatos de viajantes da época, possuíam baixa densidade. Em 1801, a cidade era o limite entre as terras espanholas e portuguesas e, com a partida da 2ª Subdivisão Demarcadora de Limites, permanecem no local alguns membros da Subdivisão com seus familiares, vizinhos e, com o tempo, açorianos, paulistas e outros migrantes, assim como índios das missões. Nessa época, Santa Maria passa a ter características de um aglomerado urbano, e vai refletir-se no urbanismo, como pode ser observado no mapa de 1819, com o aparecimento das ruas da Conceição e Pacífica, onde se estabeleceram os novos moradores da cidade. A rua da Aldeia servia de união entre o local onde se estabeleceram os indígenas com o povoado, ligação feita através da Rua São Paulo.

Como se observa no mapa de 1835, o aumento no número de ruas, em relação ao mapa de 1819, deve-se também ao impulso que tomou o povoado com a chegada, em 1824 e 1831, dos militares alemães. Desse contingente, muitos se radicam na localidade atraindo conterrâneos das colônias de São Leopoldo e arredores, e dando início ao ciclo germânico, que influi grandemente na formação da cidade e que tem muita repercussão no seu desenvolvimento.

Já no período compreendido entre 1835 e 1858, houve considerável estagnação no crescimento da cidade motivado pela Guerra do Paraguai na qual a população residente evadiu-se o que, por sua vez, causou o início do crescimento econômico por parte dos alemães lá sediados, fato que, posteriormente, terá grandes repercussões na vida urbana local.

Observando-se os mapas, constata-se que, até 1858, as ruas acompanhavam a topografia, situando-se nos «cimos das coxilhas divisórias das águas» (Joaquim Saldanha Marinho Filho In: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 68). Essa

autoria dos arquitetos Danilo Landó, Osmar J. Lengler e J. Guilherme Francisconi, assim como das informações bibliográficas conhecidas, chegou-se às constatações que se seguem.



Rua Floriano Peixoto	Travessa do Maximiano, depois Rua do Cadó, atual Rua Floriano Peixoto
Rua Gaspar Martins	Rua do Ipê, Gaspar Martins (1913)
Rua Pinheiro Machado	Rua da Aldeia, depois Coronel Manoel dos Santos, Ipiranga, Pinheiro Machado. Pelo Almanaque de 1899, Rua da Aldêa, depois Marechal Carneiro e Ipyranga
Rua Serafim Valandro	Travessa 2 de Fevereiro, depois Rua Marquês do Herval, atual Serafim Valandro (1940)
Rua Silva Jardim	Rua Guararapes, 24 de Maio, hoje Silva Jardim (1913)
Rua Tuiuti	Rua Coronel Manoel dos Santos e Primeiro de Março (recebia este nome da rua do Acampamento em direção ao Alto da Eira), hoje Rua Tuiuti (1913)
Rua Venâncio Aires	Rua da Conceição, depois da Igreja, da Matriz, Dr. João Inácio Teixeira (1883), hoje Venâncio Aires (BELTRÃO, 1979, p. 51)
Rua Visconde de Ferreira Pinto	Picada de Santa Maria, depois Visconde de Ferreira Pinto
Rua Visconde de Pelotas	Travessa do Barão do Cerro Largo, atual Rua Visconde de Pelotas
Praça Cristóvão Colombo	conserva o mesmo nome (1903)
Praça Roque Gonzáles	Praça Gaspar Pereira (1883), Conselheiro Maciel (1884), da Caridade (1903) e atual Roque Gonzales. (BELTRÃO, 1979, 320, 321, 325)
Praça Saldanha Marinho	Praça da Conceição (1819) ou da Igreja ou da Matriz, atual Praça Saldanha Marinho (1883) ⁹⁰ : ia até a metade da Bozano até 1889 quando vai até a Rio Branco e alinha com a Acampamento. (RECHIA, 1984, 55-56) ⁹¹
Praça Saturnino de Brito	Praça do Mercado, 15 de Novembro (1915), Saturnino de Brito (1931). (BELTRÃO, 1979, 422)
Praça Tenente João Pedro Menna Barreto	Praça da Constituição, depois Praça da República e, hoje, Praça Tenente João Pedro Menna Barreto. (RECHIA, 1985, p. 99)
Praça Tiradentes	ocupava as duas quadras formadas pelas ruas Vale Machado, Otávio Binato, Daudt e Av. Rio Branco. Foi loteada em 1912. (BELTRÃO, 1979, 382, 474)
Alto da Eira	antiga denominação da parte da cidade formada pela rua Benjamin Constant, da General Canabarro até a Tuiuti, hoje Major Duarte. (BELTRÃO, 1979, p. 50, 475)
Bairro Itararé	Rua Silveira Martins, que é hoje o Bairro Itararé

Tabela 7: **Nomenclatura das ruas, praças e bairros de Santa Maria.**

Fonte: BELTRÃO, 1979; RECHIA, 1999.

2.3.2 Análise da Evolução Urbana de Santa Maria

Tendo por base os mapas da evolução urbana da cidade de Santa Maria, encontrados na Evolução Histórica do Plano Diretor de Santa Maria de agosto de 1967, prancha n. 2, de

⁹⁰ «Estendia-se até a metade da Rua Dr. Bozano. [...] não estava toda aterrada e muito menos posta em alinhamento. Em 1858, possuía uma apresentação muito triste.» (RECHIA, 1999, p. 103); «Era cheia de barrancos de terra vermelha, coberta de macegas e capim, e o gado leiteiro da vizinhança ali pastava livremente.» (DAUDT FILHO, 1949, p. 333); «Somente em 1889, o lado oeste foi prolongar-se até a Avenida Rio Branco, alinhando-se também com a Rua do Acampamento.» (RECHIA, 1999, p. 103); Em janeiro de 1907 «é inaugurada a praça Saldanha Marinho, antes um campo com barrancos, macegas e animais soltos.» (BELTRÃO, 1979, 449)

⁹¹ RECHIA, 1984.

No início do século XX, Santa Maria intensificou-se como povoamento de imigrantes europeus. O novo centro ferroviário do Estado impulsiona-se com a implantação de novas funções, integradas à economia brasileira, dependente do setor primário exportador, mas que, ao desenvolver novas relações sociais e de produção, tem a sua evolução urbana influenciada pelo crescimento do setor terciário que ocupa a maior parte da população ativa.

O processo de ocupação urbana desenvolve-se inserido no tempo, dentro do contexto histórico brasileiro. O entendimento da expansão urbana de Santa Maria requer a análise e avaliação de vários fatores.

Quanto às formas de uso e ocupação do solo, Santa Maria produziu, ao longo dos anos, com base em interesses geopolíticos militares, uma forma inicialmente radial e de concentração comercial no centro da cidade. Mais tarde, com a implantação da estação férrea, a partir de 1885, a expansão urbana toma rumo norte, além dos trilhos e paralelamente a estes.

RUAS, PRAÇAS E BAIRROS	
Av. Borges de Medeiros	Rua da Caturrita, Av. Borges de Medeiros (1913) (BELTRÃO, 1979, 475)
Av. Nossa Senhora Medianeira	Estrada das Tropas, atual Avenida Nossa Senhora Medianeira (BEBER, 1998, p. 44)
Av. Presidente Vargas	Estrada da Aldeia, depois Rua Ipiranga, Avenida Ipiranga, atual Avenida Presidente Vargas. Em 1883-84 foi aberto um trecho chamado João Scherer, depois Dois de Dezembro, Gaspar Pereira da Silva (1883), Av. Ipiranga (1884), e hoje José Bonifácio. (BELTRÃO, 1979, p. 320)
Av. Rio Branco	Rua General Rafael Pinto (1819), depois Coronel Valença (1876), depois Avenida do Progresso (1898), depois Avenida Rio Branco (1908). (RECHIA, 1999, p. 99-100)
Rua Barão do Triunfo	Travessa Germânica, o de Rua Barão do Triunfo
Rua Conde de Porto Alegre	Rua Barão de Porto Alegre, depois General Portinho, atual Conde de Porto Alegre
Rua Coronel Niederauer	Rua 2 de julho, o de Coronel Niederauer (1876)
Rua do Acampamento	Rua São Paulo, depois do Acampamento, depois Sete de Setembro (1878) e novamente do Acampamento (1879). (BELTRÃO, 1979, p. 305)
Rua dos Andradas	conserva o nome
Rua Dr. Bozano	Rua Pacífica, depois do Comércio e finalmente, Dr. Bozano (1925). (RECHIA, 1999, p. 96)
Rua Duque de Caxias	Travessa Marquês de Caxias, atual Rua Duque de Caxias

largo horizonte das coxilhas cobertas com os verdes tapetes das pastagens, com aplicações, aqui e ali, dos tufos formados pelos pequenos bosques, de cor verde escura. As ruas são geralmente largas e a magnífica Avenida Rio Branco tem 44 m de largura e é arborizada.

Em um grande número de trechos de ruas as declividades são fortíssimas, desfavoráveis ao trânsito de veículos e à boa conservação, porquanto muitas não estão calçadas e as águas torrenciais produzem estragos que absorvem valiosas quantias para a sua conservação.

Estas ruas pendem para os talwegues ou "sangas", onde as águas das chuvas crescem rapidamente e correm com excessivas velocidades, cavando os leitos e solapando as margens.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 180-181)

Segundo o recenseamento de 1920 (COSTA, 1922, p. 200), a cidade consta de 2.905 casas. Constava, em 1921, com trinta e três ruas e cinco praças, e quatro bairros: Itararé, Villa Rica, Alto da Eira e Aldeia.

O século XIX representou para Santa Maria a compreensão da natureza do seu sítio urbano que, criado de um acampamento com função geopolítica e militar no sul do território brasileiro, evoluiu para um aglomerado urbano com projeção regional.

Na última década do século XIX, o perímetro urbano compreende a cidade e os subúrbios.

Ao norte por uma reta que parte do bairro Itararé com a estrada do Pinhal a rumo 68,5 graus a encontrar o Passo da Areia; ao oeste pelo Passo da Areia, cortando pela frente do cemitério até encontrar o extremo da rua Gaspar Martins; daí em linha reta até a Praça Júlio de Castilhos; a leste pela estrada que encontra a linha férrea de Porto Alegre, tomando daí a direção do ponto de partida. (BELÉM, 2000, p. 183).

Ve-se que a delimitação da sede da cidade, com base no processo de evolução histórica, toma o sentido de ocupação leste-oeste. Até 1914, a malha urbana toma direção leste, acompanhando a via férrea e ultrapassa os trilhos rumo norte, como também rumo sul, pela Avenida Presidente Vargas. Para BOLFE (1997, p. 68),

O rumo da ocupação e da expansão para o leste tem como motivo o aspecto topográfico de livre acesso, com ausência de terrenos acidentados e vai margeando as proximidades da Encosta da Serra Geral, ao norte. Essa barreira impede a ocupação e a expansão urbana, com altitudes de até 500 metros. Assim, verifica-se no aspecto topográfico, o condicionante a orientar o sítio urbano.

Figura 54: **Santa Maria em 1914.**

Fonte: Fonte: LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

- 1- Rua do Acampamento
- 2- Rua Ipyranga
- 3- Rua Venâncio Aires
- 4- Rua do Comércio
- 5- Estrada das Tropas
- 6- Av. Rio Branco
- 7- Rua Silva Jardim
- 8- Av. Ipyranga
- 9- Rua Marques do Herval
- 10- Rua do Codó
- 11- Trav. Barão do Cerro Largo
- 12- Pr. da Constituição
- 13- Rua General Portinho
- 14- Rua Marques de Caxias
- 15- Pr. da Matriz
- 16- Rua dos Andradas
- 17- Rua 2 de Julho
- 18- Trav. Germânica
- 19- Rua 1º de março
- 20- Rua Silveira Martins
- 21- Rua da Caturrita
- 22- Pr. da Caridade
- 23- Pr. do Mercado
- 24- Rua Vale Machado
- 25- Pr. Cristóvão Colombo
- 26- Rua Antero Corrêa de Barros
- 27- Rua Carlos Barbosa Appel



Para BELÉM (1914, p. 89), «pelo recenseamento feito no anno passado [1913], verificou-se a existencia de 7.695 predios no Municipio, com a população de 54.960 almas, assim distribuidas: CIDADE: 2.429 Predios, 7.613 homens e 7.925 mulheres».

Segundo trabalho realizado por Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, em 1919,

As ruas principais, traçadas em linha reta, seguem a direção da lombada do contraforte, isto é, proximamente leste-oeste; as outras ruas têm a direção norte-sul. Vê-se que o tipo reticular foi aplicado na planimetria da cidade sem as diagonais que facilitem a distribuição do trânsito. Este traçado, aplicado de um modo rígido a um terreno fortemente acidentado, é tão inconveniente, sob vários pontos de vista, quanto seria qualquer outro traçado irregular resultante do acaso ou dos caprichos de um planejador que, com êxito ou sem ele, procurasse apenas o "belo efeito" das ruas tortuosas. Francamente dizemos que preferimos, de entre estes dois erros, o erro proveniente da simetria original, porquanto do alinhamento em linha reta resultam geralmente um certo número de vantagens utilitárias e ele não impede a ulterior intervenção do senso estético.

Nas ruas retas, em Santa Maria, traçadas sobre um terreno fortemente acidentado, notam-se como predicados estéticos, a sucessão das rampas e contra-rampas e as perspectivas que no horizonte se descobrem para o observador situado nos lugares altos, quer a vista se encaminhe segundo as ruas dirigidas para as encostas pitorescas da Serra, quer se escape para o

Em 1909, conta a cidade com 27 ruas, a saber: Acampamento, Venâncio Aires, do Comércio, Rio Branco (calçadas a granito e arborizada), Andradas, Silva Jardim, Floriano Peixoto, Marquês do Herval, Visconde de Pelotas, Conde de Porto Alegre, Duque de Caxias, Barão do Triunfo, Visconde de Ferreira Pinto, Ipiranga, José Bonifácio, Benjamin Constant, General Netto, Bento Gonçalves, Sete de Setembro, Treze de Maio, Vinte e Quatro de Maio, Primeiro de Março, Tuiuti, Ernesto Beck, José Garibaldi, do Ipê e General Pertinho; 6 praças: Saldanha Marinho, Cristóvão Colombo (ajardinadas), Júlio de Castilhos, Tiradentes, Ipiranga e da República, ao todo seis.

Em outubro de 1912, foi prolongada a Avenida Rio Branco até a estação ferroviária. Essa via, na década de vinte, era principal via pública da cidade, quase totalmente ocupada pelo comércio, hotéis e restaurantes

Segundo BELTRÃO (1979, p. 475-476), a 18 de maio de 1913, o intendente Viterbo de Carvalho faz importantes alterações na denominação de ruas e praças e cria [...]

a Avenida Independência e as Ruas José Bonifácio, General Neto, General Canabarro, Domingos de Almeida, Vale Machado, Antero Corrêa (de Barros); Coronel Valença; 24 de Maio, Maximiliano; Ernesto Alves, Caldas Junior, General Portinho, Paissandu e Uruguai; e a praça Tiradentes é declarada extinta, passando o nome a um largo que existe defronte ao Cemitério Municipal, agora desaparecido.

No mesmo ano, a 2 de junho, recebem nome as Ruas Daudt, Selmer, Carlos Barbosa, Appel, Marechal Deodoro, Augusta (hoje Francisco Mariano da Rocha) e Vileta (atual Otávio Binato); a 24 de junho as ruas Borges do Canto, Pinto Bandeira, Bento Gonçalves e Aristides Lobo (ver Figura 54, p. 138).

da Virgem do Rosário, construída com o material aproveitado de um cemitério, há anos abandonado.

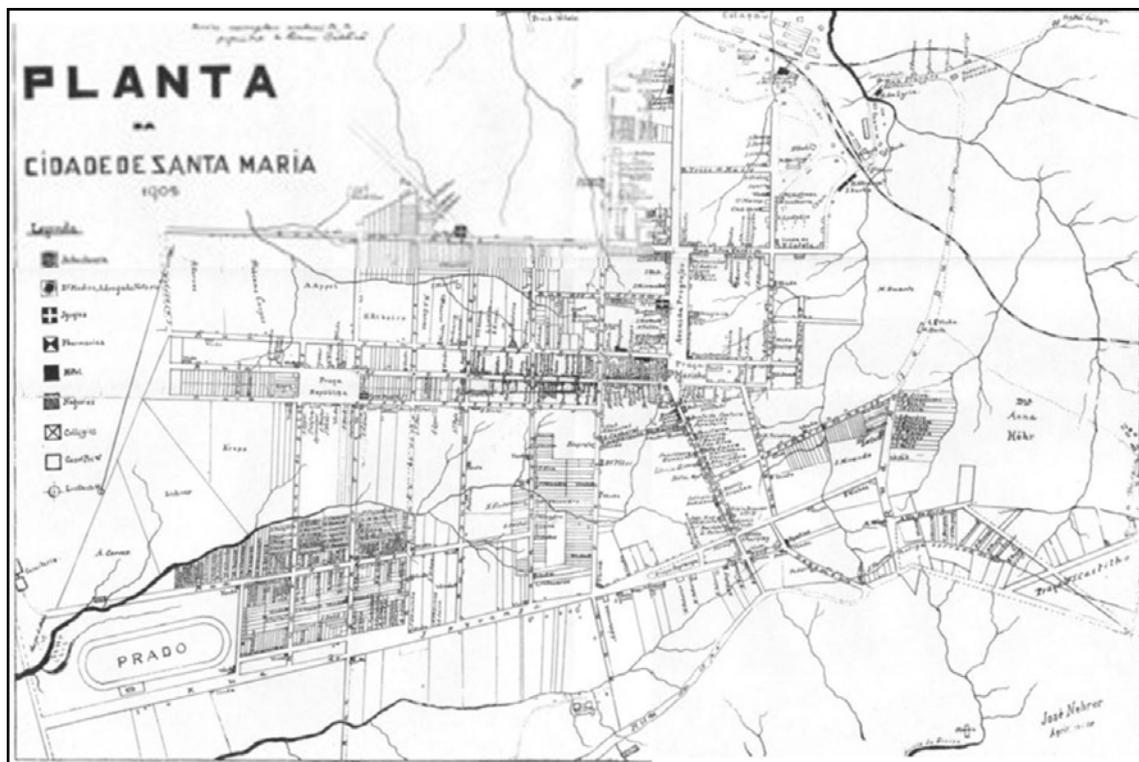


Figura 53: **Santa Maria em 1902.**

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria.

A Aldeia localizada para o sudoeste, lado do campo, era habitada igualmente por proletários, sendo que anteriormente havia sido aldeamento de índios que viviam sob regime militar, tendo diretor nomeado pelo governo. Nesse bairro, encontra-se um prado de corridas. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 86-87)

O Alto da Eira era o ponto culminante da cidade e, como no local o governo construía um quartel para um regimento da milícia estadual, pode-se considerá-lo como o bairro militar.

Um pouco afastado da cidade, a menos de meio quilômetro, fica o Passo da Areia. Nele, reuniam-se muitas boas chácaras de ambos os lados da estrada e nas duas margens do arroio, além de alguns estabelecimentos comerciais. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 87)

passo da Cancellia no arroinho, subindo por este até a sua nascente na estrada geral, fronteira á casa de Joaquim Dias, e desse ponto seguindo pela estrada do Pinhal até a casa de João Felizardo Dutra, e desta em linha recta até a estação da Estrada de Ferro de P. A. U., seguindo pela referida estrada até o ponto de partida.

RUAS PRINCIPAES

A do Commercio - com a extensão de 5 quadras calçada desde a rua do Acampamento até á Praça da República, quasi toda edificada.

Venancio Ayres, extensão 7 quadras, pouco edificada, não é calçada. Coronel Niederauer, pouco edificada, não é calçada.

Acampamento, calçada desde a Rua do Commercio até a do Ipyranga, toda edificada.

Avenida Progresso, pouco edificada, com uma rampa forte da estação da estrada de ferro para a Praça Saldanha Marinho.

As praças principaes são: Saldanha Marinho, [...] . Republica, na parte occidental da cidade. Tiradentes, para a parte Norte.

Principaes edificios: Estação da Estrada de Ferro, Theatro 13 de Maio, na Praça Saldanha Marinho, Templo Maçonico, Templo Gothico Evangelico á Praça da Republica, Club Caixerai e Intendencia Municipal.

Em 1902, a cidade de Santa Maria estende-se por uma área considerável relativamente à sua população, fato este em consequência do terreno acidentado sobre o qual se assenta a cidade. Também influem as sangas que cortam o terreno fazendo com que as edificações não possam condensar-se, o que, entretanto, não ocorre nas duas ruas do Comércio e Acampamento que acompanham a crista das elevações e como que formam o eixo articulado da cidade.

Essa disseminação dá origem à divisão do perímetro urbano em um núcleo que era a cidade propriamente dita (o centro) e os bairros que o cercavam e que são: Itararé, Vila Rica, Aldeia, Alto da Eira e Passo da Areia (ver Figura 53, p. 137).

O bairro Itararé localizado na subida da Serra, na estrada do Pinhal, acompanha a via férrea que sobe para o norte do Estado. Esse bairro se separa da cidade pela Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguaiana. Seu nome provém da primeira linha férrea.

O bairro Vila Rica está também ao norte da cidade, paralelamente, à rua do Comércio. Nele residia a população proletária e levantava-se uma pequena igreja sob a invocação

uma atividade comercial variada, e pequeno comércio no lado sul e ao norte o bairro ferroviário (Itararé).

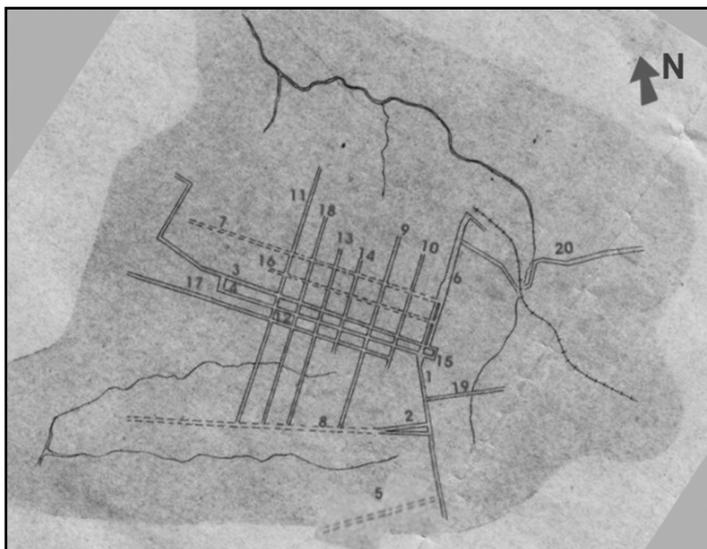
Segundo MORAES (1982, p. 25), o espaço urbano destinado à atividade comercial ficou condicionado, pelos fatores históricos de sua formação, ao centro da cidade, desde o início da sua formação, na rua do Acampamento, na Avenida Rio Branco e na rua Dr. Bozano. Ao redor desta área, desenvolveu-se o comércio especializado e todas as demais atividades ligadas a tal função como bancos, associações de classes, repartições públicas e hotéis. Já o comércio de abastecimento domiciliar se encontra nos bairros, formando pequenos núcleos (ver Figura 52, p. 135).

Figura 52: **Santa Maria em 1885.**

Fonte: LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

- 1- Rua do Acampamento
- 2- Rua da Aldeia
- 3- Rua da Matriz
- 4- Rua do Comércio
- 5- Estrada das Tropas
- 6- Rua Gen. Rafael Pinto
- 7- Rua dos Guararapes
- 8- Rua do Cel. Manoel dos Santos
- 9- Trav. 2 de fevereiro
- 10- Trav. Maximiliano Codó
- 11- Trav. Barão do Cerro Largo
- 12- Pr. da Constituição
- 13- Rua Barão de Porto Alegre
- 14- Rua Marques de Caxias
- 15- Pr. da Matriz
- 16- Rua dos Andradas
- 17- Rua 2 de Julho
- 18- Trav. Germânica
- 19- Rua 1º de março
- 20- Rua Silveira Martins



Em 1889, a cidade possui 33 ruas, 7 praças, 2 logradouros públicos, 5 fontes públicas, 1 hipódromo, 1 tiro ao alvo, uma olaria a vapor, uma fabrica de café, 4 fabricas de cerveja, 2 fabricas de sabão, 1 de gasosa, 2 de licor, diversas de vinho, e outros estabelecimentos diversos.

No Almanaque municipal de 1899 (COELHO & BRINCKMANN, 1898, p.32-33), consta:

PERIMETRO

A partir da estrada de ferro na estrada de Caturrita, seguindo para o Sul pela mesma estrada até a esquina da Rua Venancio Ayres, seguindo d'ahi em linha recta até o cemiterio publico, deste ponto pela estrada das Tropas até o

Embora estes senões, a vila dessa data em diante desenvolveu-se mais e mais, desaparecendo das ruas centrais, completamente, os ranchos, dando lugar a prédios de alvenaria. (BELÉM, 2000, p. 134-135)

Em 8 de maio de 1867, em sessão ordinária da Câmara, foi lido o requerimento que a Comunidade Evangélica Alemã dirigira à Presidência da Província pedindo concessão de um terreno sito na Praça da Constituição para edificar um templo protestante. Tal requerimento fora enviado à Câmara para informar. Foi dado parecer favorável.

O progresso era geral em 1876. Todas as ruas projetadas na planta levantada em 1861, estavam niveladas e entregues ao trânsito público, havendo outras que não constavam na referida planta. Eram estas: rua Tuiuti, que da rua do Acampamento em direção ao Alto da Eira, chamava-se Primeiro de Março; e a rua Silveira Martins, que é hoje o bairro Itararé.⁸⁹ As duas praças, da Matriz e da Constituição, foram aplainadas, sendo que esta última ostentava já o Templo Protestante, inaugurado em 14 de dezembro de 1873.

Com a chegada dos imigrantes italianos, a partir de 1877, estes também vão influenciar na construção de prédios.

Em 1880, foi contratada a construção de uma fonte pública para a cidade e o concerto da picada de Santa Maria (depois, rua Visconde de Ferreira Pinto). Em 1884, mantém-se o nome de rua Ipiranga, sendo, porém, trocado para Praça Conselheiro Maciel, a parte que fora antigamente denominada Aldeia.

A 10 de setembro de 1885 foi concluído o assentamento dos trilhos até o local onde foi construída a estação da Estrada de Ferro na cidade.

A estrada de ferro foi um fator de expansão, pela própria natureza de seu uso, mas induziu e limitou o crescimento da cidade na direção norte. A estação ferroviária, na época em que a ferrovia era o principal meio de transporte de passageiros, reuniu, nas suas proximidades,

municipal, [...] e a zona rural [...]. [...] É considerado a célula do organismo nacional [...].» (MORAES, 1982, p. 1)

⁸⁹ Nesta época «a rua da Matriz tinha o nome de Dr. João Inácio; a Barão de Porto Alegre, o de General Portinho; a General Rafael Pinto, o de Coronel Valença; a 2 de julho, o de Coronel Niederauer; a Aldeia, o de Ipiranga; e a Travessa Germânica, o de Barão do Triunfo». (BELÉM, 2000, p. 144)

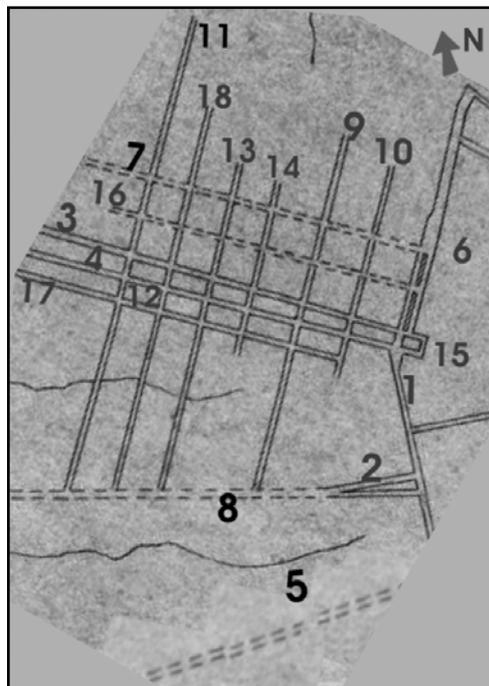
do Triunfo). A praça da Matriz aparece com a ampliação projetada que não foi levada a efeito. (BELTRÃO, 1979, p. 194) (ver Figura 51, p. 133)

Figura 51: **Santa Maria em 1861.**

Fonte: LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

- 1- Rua do Acampamento
- 2- Rua da Aldeia
- 3- Rua da Matriz
- 4- Rua do Comércio
- 5- Estrada das Tropas
- 6- Rua Gen. Rafael Pinto
- 7- Rua dos Guararapes
- 8- Rua do Cel. Manoel dos Santos
- 9- Trav. 2 de fevereiro
- 10- Trav. Maximiliano Codó
- 11- Trav. Barão do Cerro Largo
- 12- Pr. da Constituição
- 13- Rua Barão de Porto Alegre
- 14- Rua Marques de Caxias
- 15- Pr. da Matriz
- 16- Rua dos Andradas
- 17- Rua 2 de Julho
- 18- Trav. Germânica



Em 1865, tendo sido concluída e aprovada a planta da vila, foram demarcados os quarteirões e numerados os respectivos terrenos urbanos, os quais eram cedidos, em aforamento perpétuo, a quem os requeria, sob condição de os edificarem no prazo máximo de um ano.

Nessas condições, em breve, todos os terrenos foram ocupados, e as ruas, pouco a pouco, encheram-se de casas. Naquele tempo havia egoístas como há hoje e haverá sempre. Estes requereram dois, três e até quatro terrenos e edificaram um só, burlando deste modo a finalidade da Câmara. Ainda, hoje [1933], há terrenos aforados na cidade, sem edificação. E quando a Municipalidade⁸⁸ lavra um ato, fazendo cair em comisso um dos tais, o atual foreiro julga-se lesado em seus "legítimos" direitos!

⁸⁸ «Uma das divisões do Estado é o Município, que tem sua origem na legislação romana e foi adotada em Portugal, desde o início da Monarquia, transplantando-se para o Brasil, desde os primeiros empreendimentos colonizadores do reinado de D. João III. [...] Município é cada uma das circunscrições territoriais autônomas, em que se divide administrativamente o país. O Município goza de autonomia assegurada pela Constituição Federal (Art. 26 e parágrafos), especialmente por um governo autônomo, formado pela Câmara de Vereadores (Legislativo) e pelo Prefeito (Executivo). Os Municípios podem ter símbolos próprios (Art. 195, parágrafo único), contrair empréstimos externos, desde que tenham autorização do Senado Federal (Art. 63-II) e não podem sofrer a intervenção do Estado, a não ser quando se verificar uma das condições previstas no Art. 23. Formam-se, de acordo com a legislação estadual, geralmente por desmembramento das vilas, que preencheram determinadas condições quanto à receita tributária, população, território, etc. Compreendem duas partes distintas: a zona urbana, sede da administração

Nesse mesmo ano foi enviada à Presidência da Província, para aprovação, a planta do Cemitério em região periférica, feito pelo engenheiro civil Felipe de Normann. Nessa época, já não se sepultava no Cemitério da Capela. Os enterros eram feitos no Cemitério Santa Cruz, no local onde está hoje a Igreja do Rosário. O novo Cemitério ficou pronto em 4 de janeiro de 1879.

Em 1860, foi contratado o agrimensor Manoel Cristiano da Silveira para realizar o levantamento da planta da Vila, trabalho revisado pelo capitão de engenheiros Rufino Ineas Gustavo Galvão, mas mesmo assim foi considerada incompleta pela Repartição-Geral de Terras Públicas que não pode aprová-la. Para concluir e aperfeiçoar a planta, em 1861, foi contratado o agrimensor Otto Brinckmann.⁸⁷

Por essa planta, sabe-se existirem na vila três praças: a da Matriz (atual Saldanha Marinho), a da Constituição (atual República) e a 3 de Maio. Quanto às ruas, além das existentes em 1858, já citadas, temos a 2 de Julho (atual Coronel Niederauer), uma projetada, a do Cel. Manoel dos Santos que corresponde mais ou menos à rua Tuiuti atual, dos Andradas e Guararapes (atual Silva Jardim), e a Travessa Germânia (atual rua Barão

⁸⁷ Em relatório datado de 5 de novembro de 1859, e incluído na *Revista Commemorativa do Prineiro Centenário (1814-1914)*, o então presidente da Província do Rio Grande do Sul, Joaquim Antão Fernandes Leão, apresenta dados valiosos sobre o município de Santa Maria, na época de sua redação. Segue um parágrafo do seu documento, incluído por Romeu Beltrão em sua *Cronologia Histórica*. Santa Maria da Boca do Monte – Divisão: Limita-se ao Norte, pelo alto da Serra Geral, com a freguesia de São Martinho e Município de Cruz Alta; ao Oeste, pelo alto da Serra Geral em direção à barra do Toropi, no rio Ibicuí, e por este acima, onde faz barra o Banhado Grande, que desce da coxilha do Pau Fincado e por este, estrada geral e banhado de Santa Catharina, a barra deste rio Vacacaí Grande com a freguesia e Município de São Gabriel. Ao Sul, pelo Vacacaí Grande lado esquerdo com a freguesia de São Sepé e Município de Caçapava; ao Leste, pelo arroio do Só em rumo direito ao alto da Serra Geral e freguesia da Cachoeira. Desta divisa à Cachoeira distam 14 léguas e a Santa Maria, 6. Seria conveniente e natural que esta divisa partisse da picada da Restinga Seca em direção ao arroio que divide a fazenda de Francisco Rodrigues de Amorim com Santos Martins, e daí ao alto da Serra. Não tem havido contestações com as paróquias limítrofes. Cemitério: Sente esta paróquia falta de um cemitério próximo à sede da freguesia. Regulares só tem os dois de que já se fez menção. O revd. vigário mandou confeccionar uma planta e o orçamento para a construção de um extramuros, e projetava levar a efeito esse importante melhoramento que reclama sua paróquia; porém circunstâncias sobrevieram que malograram seus planos. A planta e o orçamento do cemitério projetado existem nesta secretaria.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 50). JOAQUIM ANTÃO FERNANDES LEÃO, nascido em Queluz, Minas Gerais (1809), foi um destacado político brasileiro do século XIX. Bacharel em Direito pela Faculdade de São Paulo (1833), tornou-se promotor em Ouro Preto, deputado provincial de Minas Gerais, por quatro legislaturas, deputado-geral, Ministro da Marinha, diretor das rendas internas do Tesouro Nacional e presidente das províncias do Rio Grande do Sul (1859-1861) e Bahia (1861-1862). (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 49)

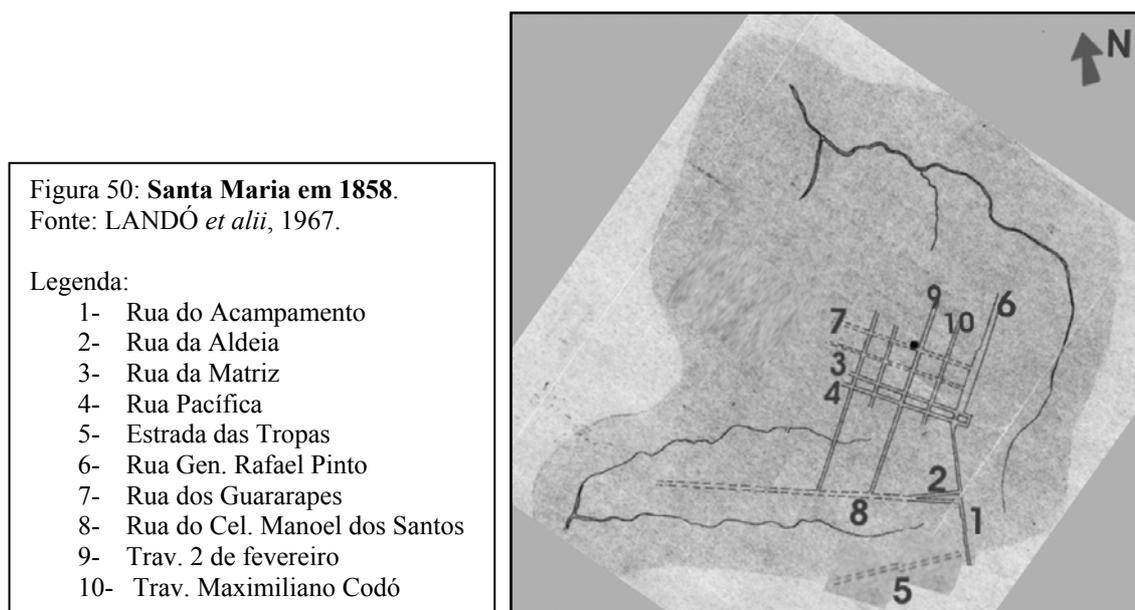
hoje), indo da Presidente Vargas à Silva Jardim atuais. Estrada da Aldeia, que começava na rua São Paulo (Acampamento) e seguia pela atual Pinheiro Machado e Presidente Vargas, até a Vila Militar e a Estrada das Tropas (atual Av. Nossa Senhora Medianeira). Em todas as ruas traçadas, segundo Romeu Beltrão, havia várias chácaras. A Praça da Matriz, segundo o testemunho pessoal de João Daudt Filho, estendia o seu lado oeste até quase a metade da primeira quadra da rua Pacífica e apresentava-se cheia de barrancos de terra vermelha, coberta de macega e capim.

Beltrão prossegue comentando que o mapa não contém indicação de quem o executou, mas traz «a um canto a assinatura J. M. Buff, que talvez seja a do autor». Segundo BRENNER (1995, p. 88),

De fato, tratava-se de Johann Martin Buff que, conforme Lemos, fora tenente do 28º Batalhão de Caçadores, o "Batalhão do Diabo", que acantonara em Santa Maria, em janeiro de 1829. Segundo Abeillard Barreto, Johann Martin Buff, dando baixa, dedicou-se no Rio Grande do Sul à agrimensura e à engenharia, sendo nomeado, em 1858, diretor da Colônia Santa Cruz. Günter Weimer revela que Buff, “em 1848, assinava com o título de engenheiro da Comarca de Rio Pardo (...) No ano seguinte projetou a estrada de Santa Maria a São Martinho.” (WEIMER, 1980, p.75) Este trabalho, ligado à elaboração do mapa, segundo supomos, poderá servir para sua datação.

Em 1858, a Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte foi elevada à categoria de Vila contando apenas com duzentas e vinte casas. Havia então as ruas: Travessa do Barão do Cerro Largo (atual rua Visconde de Pelotas), Praça da Constituição (atual Praça da República), Barão de Porto Alegre (atual Conde de Porto Alegre), Travessa Marquês de Caxias (atual rua Duque de Caxias), Travessa 2 de Fevereiro (atual rua Marquês do Herval), Travessa do Maximiano (atual rua Floriano Peixoto), Rua do Acampamento, Praça da Matriz (atual Praça Saldanha Marinho), Rua General Rafael Pinto (atual Avenida Rio Branco), Rua da Matriz (atual Venâncio Aires), Rua do Comércio (atual Dr. Bozano) e Rua da Aldeia (atual Pinheiro Machado). Segundo BELÉM (2000, p. 107), além destas havia em projeto: Praça 3 de Maio (quadra hoje formada pela Andradas, Floriano Peixoto, Silva Jardim e Serafim Valandro), Rua Guararapes (atual Silva Jardim), Rua dos Andradas (conserva o nome) e Coronel Manoel dos Santos (nome que teria a continuação da rua da Aldeia, atual Presidente Vargas). «As poucas ruas da sede da Freguesia, [...], não tinham calçamento, que só iniciaria cinquenta e cinco anos depois.» (LEMOS, 1993, p. 413)

Segundo Romeu Beltrão, em 1847, existiam no Passo da Areia, no prolongamento da rua da Matriz, hoje Venâncio Aires, algumas chácaras que se distanciavam da pequena malha urbana da Sede da Freguesia, por um longo trecho desabitado.



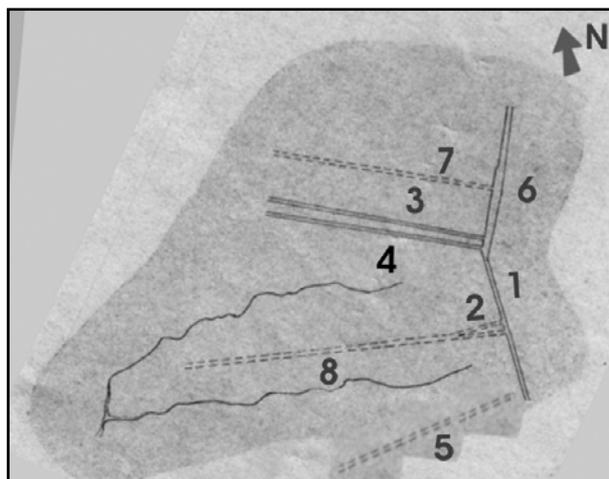
A configuração das ruas da sede da Freguesia de Santa Maria, na época, é revelada no primeiro mapa da região, depois do povoamento, existente no Arquivo Público do Rio Grande do Sul, que BELTRÃO (1979, p. 158) supõe ser de 1848 ou 1849 (ver Figura 50, p. 130). Não tivemos acesso ao documento, mas nos valemo da descrição do citado autor, quando escreveu que «eram apenas dez as ruas da povoação», entre elas a rua Pacífica, «povoada só até um pouco abaixo da atual Serafim Vallandro, onde terminava como rua, continuando um caminho de uma ou duas quadras; a da Igreja ou da Matriz, hoje Venâncio Aires, que começava na praça e ia até o Passo da Areia, sendo a mais longa da povoação [...]» Também BEBER (1998, p. 44-45) fala no seu livro sobre as ruas dessa época:

[...] a São Paulo (Acampamento), traçada até o hoje Colégio Centenário, General Rafael Pinto (Av. Rio Branco), com duas quadras, despovoadas. Pacífica (Dr. Bozano), povoada até a esquina da atual rua Serafim Vallandro, da Igreja ou Matriz, que começava na praça da Matriz e se estendia até a atual sede da Companhia Estadual de Energia Elétrica e era esparçamente povoada, rua Guararapes (Silva Jardim), que começava na atual rua Floriano Peixoto e suas quatro quadras então pouco povoadas. Travessa Maximiliano, do Codó, (Floriano Peixoto) que ia das atuais Presidente Vargas até a rua Silva Jardim, com casas somente nas esquinas das ruas Pacífica e Matriz, uma travessa, que tomou o nome de 2 de Fevereiro (Serafim Vallandro de

A situação desta povoação é muito agradável; os arredores são encantadores, razoavelmente povoados⁸⁵. [...] há várias ruas e uma capela extremamente simples. A população talvez alcance 1.000 a 1.200 almas. Quase todas as casas têm um pequeno jardim com um laranjal que dá sombra e contribui para o embelezamento da paisagem. Nota-se muita atividade nesta povoação central da Província: Santa Maria é o mercado da região em torno, compreendida entre Cachoeira, Caçapava, Alegrete e São Borja. Há, ainda, a vantagem de estar situada na rota para Jerbales⁸⁶ (sic) e Missões [...] (BRENNER, 1995, p. 81-82)

As “várias ruas” que o escritor observou eram, segundo BELÉM (2000, p. 91): a do Acampamento, a Pacífica, a da Igreja, a da Aldeia, a do General Rafael Pinto, e, mais ou menos delineada, a dos Guararapes (atual Silva Jardim) e a do Coronel Manoel dos Santos (atual Presidente Vargas) (ver Figura 49, p. 129).

Figura 49: **Santa Maria em 1835.**
 Fonte: LANDÓ *et alii*, 1967.
 Legenda:
 1- Rua do Acampamento
 2- Rua da Aldeia
 3- Rua da Igreja
 4- Rua Pacífica
 5- Estrada das Tropas
 6- Rua Gen. Rafael Pinto
 7- Rua dos Guararapes
 8- Rua do Cel. Manoel dos Santos



Em 1836, na Capela do Acampamento de Santa Maria da Boca do Monte, a rua chamada Pacífica não tinha mais que duas quadras, as atuais primeira e segunda quadras da rua Dr. Bozano.

viagens posteriores, andou pelo Paraguai e Patagônia. Santa Maria causou boa impressão ao viajante francês, em sua visita realizada a 1º de março de 1834. Com cerca de 1.200 habitantes e favorecida por sua posição geográfica central, a povoação já se constituía em mercado para os habitantes de uma vasta região do interior do Rio Grande do Sul. Seu registro de troncos fósseis fazem de Isabelle um dos pioneiros da Paleontologia no Estado. Após a viagem ao Rio Grande do Sul, Isabelle viveu por muitos anos em Montevideú. Disposto, finalmente, a retornar a França, conseguiu a nomeação de cônsul do governo uruguaio no Havre onde veio a cometer suicídio por enforcamento, já octogenário. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 35)

⁸⁵ Para conhecer o nome dos proprietários das estâncias, grandes e pequenas, nessa época em Santa Maria, ver BELÉM, 2000, p. 91-92.

⁸⁶ O citado autor mencionou, ainda, que Santa Maria encontrava-se na rota para a região dos Ervais e das Missões. Escreveu *Jerbales*, reproduzindo a pronúncia regional de *Yerbales*, expressão espanhola usada desde os tempos dos missionários jesuítas para designar os bosques nativos ou cultivados da preciosa erva-mate. (BRENNER, 1995, p. 82).

par de ruas, onde existem várias lojas comerciais bem montadas. A capela, muito pequena, se acha numa praça, ainda em projeto.»

A descrição revela a primeira fase da evolução urbana de Santa Maria cujo povoamento iniciara vinte e quatro anos antes, com o acampamento junto ao local onde estava a "praça ainda em projeto" e, com base nestas, a formação das primeiras ruas, «que deveriam ser três e não duas: a rua do Acampamento, a Pacífica, atual Dr. Bozano, e a rua da Igreja, atual Venâncio Aires, que deveria estar apenas marcada pela pequena igreja, com o cemitério ao lado, e algumas poucas casas». (BRENNER, 1995, p. 73)

Além das lojas, que causaram boa impressão ao naturalista francês, havia razoável atividade pastoril e agrícola. Segundo seu próprio relato:

Os arredores de Santa Maria são habitados por estancieiros que, na maior parte, além de criar gado, se dedicam ao cultivo da terra. É na região mesmo que se consomem os produtos da lavoura; todavia exportam-se também pequenas quantidades para a Capela de Alegrete, onde os proprietários, com os hábitos semelhantes aos gaúchos, não têm o costume de plantar. (SAINT-HILAIRE, 1987, p. 338)

O desenvolvimento urbanístico da cidade teve várias influências como a existência, a partir de 1830, de operários alemães que trouxeram, da Europa, conhecimento sobre construções e que aqui chegando começaram a edificar.

Em 1831, a sede do Curato tinha cento e sessenta casas e, aproximadamente, 1.200 habitantes. Já em 1835, eram o mesmo número de casas mais cento e noventa e sete prédios, perfazendo um total de trezentos e cinqüenta e sete habitações para 2.290 almas.

A povoação era bem-pequena, mas bastante movimentada como comércio de uma extensa região. A descrição do viajante francês Arsène Isabelle⁸⁴, que passou por Santa Maria em março de 1834, resume o aspecto do lugar:

⁸⁴ Arsène Isabelle, foi uma personalidade polifacética, misto de comerciante, industrial, contabilista, funcionário público, professor, jornalista e pesquisador-diletante de ciências naturais. Forçado a emigrar de sua França natal por motivos políticos, aos 34 anos de idade, radicou-se nas duas capitais do Prata, em diferentes períodos. Frustrado em seu ambicioso plano de viagens pela América do Sul, por motivos financeiros, precisou reduzir o itinerário ao descrito em sua principal obra - *Voyage a Buénos-Ayres et a Porto-Alegre, par Ia Banda Oriental, lês Missions d'Uruguay et Ia Province de Rio-Grande-do-Sul*. Em

[...] nessa época [1807] já existia a rua da Conceição, onde hoje é face da praça Saldanha Marinho, e em parte dessa rua havia as seguintes concessões de terrenos feitas, em 1808, a João Barboza, 80 palmos, e onde hoje é a avenida Rio Branco, face Oeste, e parada dos carros de praça; em seguida era a posse do Capitão Manoel Carneiro, 90 palmos, onde hoje é a casa de Joaquim Manoel Pinto (seu neto); em seguida Manoel Joaquim da Silva, 85 palmos, onde actualmente está a loja Paz e Trabalho, ao lado á de D. Francisca Margarida, 75 palmos.

A primeira olaria que funcionou em Santa Maria foi levantada na divisa da chácara do Ipê, e pertencia ao Capitão Carneiro, que teve sociedade com Jacintho da Silveira, e cujo contracto foi lavrado a 10 de Agosto de 1807. Uma outra rua de que desapareceu o primitivo nome, tão calmo que era, para dar lugar a outro muito agitado, é a rua Pacífica, que foi chrismada rua do Commercio. Em 30 de Junho de 1853, ha sessenta e um annos, D. Mathilde da Costa Pavão vende a Jacob Luiz Leydner um terreno sito á rua Pacífica. Ainda em 1862, conservava o mesmo nome, porém em 1872 aparece com o nome de Commercio. [...]. (COELHO, 1914, p. 8)

Em 1820, segundo BELÉM (2000, p. 79-80), o Curato de Santa Maria passou a ser o 4º distrito da Vila Nova de São João da Cachoeira e já não era um simples núcleo colonial. «Era uma povoação movimentada em que as ruas, em alinhamento mais ou menos regular, apresentavam moradias de boa aparência que substituíam os ranchos de seus primeiros anos não distantes. [...]. Duas novas ruas havia então, a da Igreja, paralela à rua Pacífica e a General Rafael Pinto, perpendicular à primeira, descendo rumo Norte.» Fora, a Aldeia não tinha forma de rua, tendo ranchos e caminhos apenas. Para BEBER (1998, p. 44), desde 1817, havia também a Estrada das Tropas, atual Avenida Nossa Senhora Medianeira (ver Figura 48, p. 127).

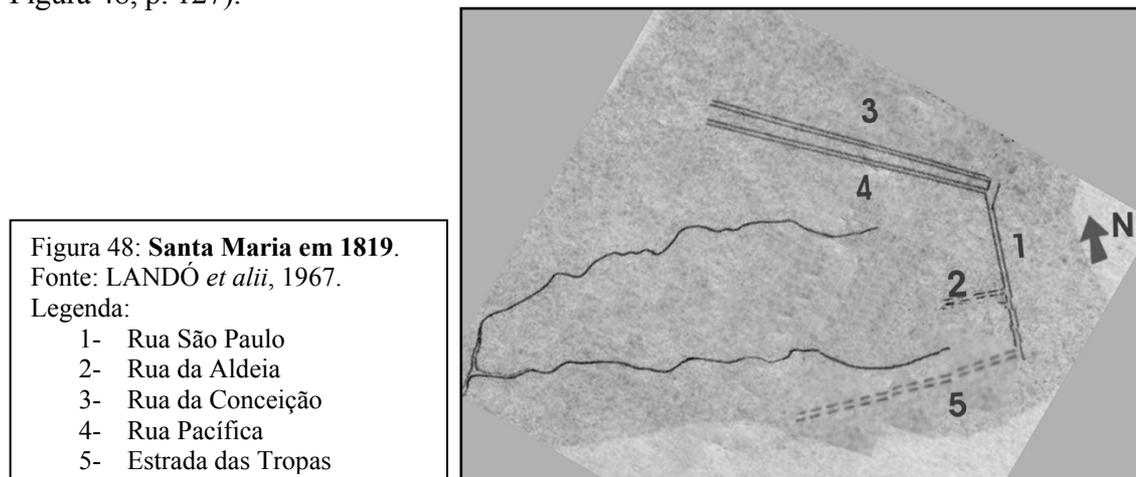


Figura 48: **Santa Maria em 1819.**

Fonte: LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

- 1- Rua São Paulo
- 2- Rua da Aldeia
- 3- Rua da Conceição
- 4- Rua Pacífica
- 5- Estrada das Tropas

Prossegue o relato de viagem de SAINT-HILAIRE (1987, p. 338), escrito em 10 de abril de 1821, informando que a povoação é constituída «de umas trinta casas, que formam um

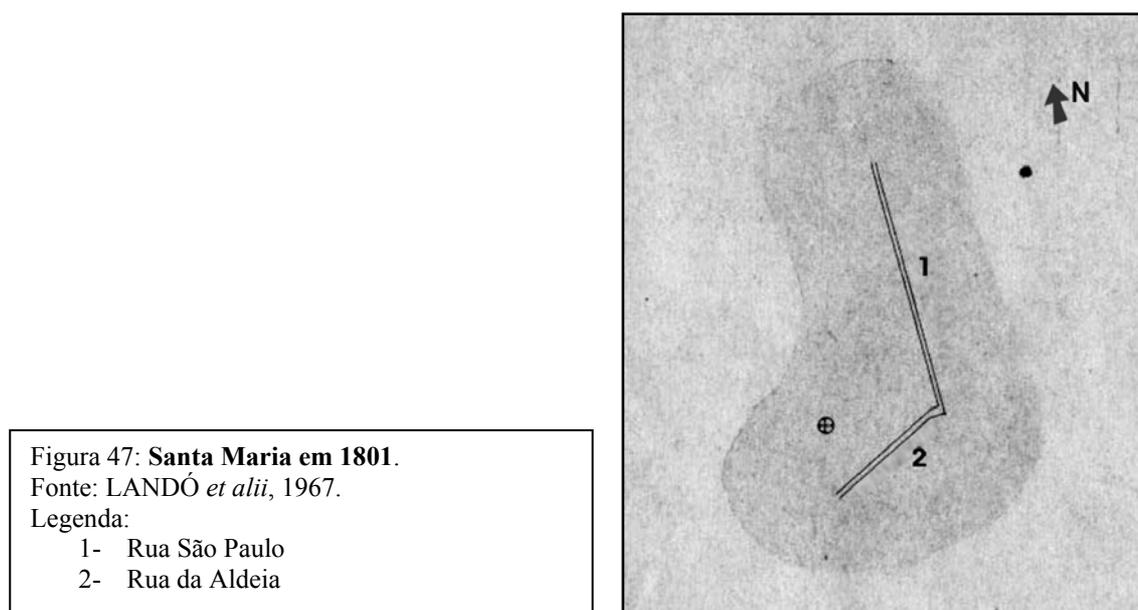


Figura 47: **Santa Maria em 1801.**

Fonte: LANDÓ *et alii*, 1967.

Legenda:

- 1- Rua São Paulo
- 2- Rua da Aldeia

Durante a instalação do acampamento, em fins de 1797, também fora montado o pequeno oratório e, no início do ano seguinte, já havia cerca de duzentos habitantes. SAINT-HILAIRE (1987, p. 337), passando pela povoação, em abril de 1821, colheu informações sobre o recente passado local, registrando que

Haviam construído [...] uma capelinha, coberta de palha, onde o capelão da guarda portuguesa celebrava missa aos domingos e dias santos. Os comissários nomeados pelo Rei, para a demarcação dos limites entre as possessões portuguesas e espanholas, passaram também algum tempo nesse lugar. Pequenos comerciantes vieram estabelecer-se para vender aos soldados cachaça, fumo e outras mercadorias; agricultores das vizinhanças aí construíram choupanas para se abrigarem quando viessem assistir missas.

De 1801 a 1803, Santa Maria recebeu cerca de cinquenta famílias de índios guaranis procedentes das Missões Orientais que acamparam em um descampado sendo hoje a Avenida Presidente Vargas, aí levantando seus ranchos. O local foi chamado A Aldeia.

Segundo BELTRÃO (1979, p. 45), em 1804, correndo a notícia de que o Acampamento de Santa Maria seria elevado a Oratório⁸³, um grande número de novos moradores foram para a povoação, apossando-se de terrenos e criando atritos.

⁸³ No Império, em consequência de estreita relação entre Igreja e Estado, as etapas de evolução de uma povoação são as seguintes: Oratório Público, Capela, Capela Curada, Freguesia, Vila (Município), Cidade e Capital. (BELTRÃO, 1971, p. 47).

No caso de Santa Maria, a atuação do engenheiro Saturnino de Brito⁸¹, que fez o plano de saneamento da cidade, foi importante pois ele estava preocupado com a cidade como um todo.

Para a compreensão do espaço criado existente na cidade de Santa Maria, além da revisão dos antecedentes históricos, procura-se mediante a escala temporal, demonstrar a ocupação ocorrida com base no primeiro parcelamento do território.

Neste capítulo, apresentar-se-á o mapeamento para a colonização da área. O estudo desse conjunto de fatores proporciona subsídios para interpretar o contexto urbano.

Junto ao local onde está hoje a praça central de Santa Maria, a cerca de 7 km a leste da Guarda Portuguesa de São Pedro, que se achava estabelecida próxima ao passo do Arroio dos Ferreiros, foram construídos o alojamento militar, o escritório técnico da Comissão e os ranchos para as primitivas habitações.

Como cita BELÉM (2000, p. 32), «dentro de poucos dias estava concluída a ingente obra de transformação da mata virgem em um risonho povoado, vendo-se, aqui enfileirados, ranchos de moradia; adiante, o depósito de materiais; logo depois, o escritório e o quartel, e, dominando a área habitada, a Capela, [...]»

Tais edificações, acrescidas de choupanas para os novos moradores, que acorriam das vizinhanças e de lugares distantes, atraídos pela nascente povoação, passaram a se estender em arruamento ao longo do divisor de águas, inicialmente, com o nome de rua São Paulo⁸², logo depois chamada rua do Acampamento, quando a Comissão Demarcadora retirou-se para Porto Alegre, em outubro de 1801 (ver Figura 47, p. 126).

⁸¹ Francisco Saturnino Rodrigues de Brito (1864-1929), formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, é considerado o fundador da engenharia sanitária brasileira pelo conjunto de projetos e pela contribuição tecnológica advinda dessas propostas. Era um sanitarista voltado para as novidades em sistema de abastecimento e escoamento, mas também preocupado com o ambiente da cidade como um todo (abordava de forma integrada as questões de abastecimento de água, esgotos, águas pluviais – com a ocupação do solo – sistemas construtivos, habitações populares, espaços e edifícios públicos, orientação e insolação, circulação etc.), predominantemente físico, mas com interfaces sociais. (SEGAWA, 1997, p. 21).

⁸² Recebeu este nome porque nela residiam várias famílias paulistas, dos demarcadores. (BEBER, 1998, p. 43)

Segawa segue afirmando que a implantação dessa infra-estrutura não significou a reordenação do tecido urbano e dos espaços físicos herdados da cidade colonial. Ao contrário, a implantação desses serviços reiterava a estrutura existente.

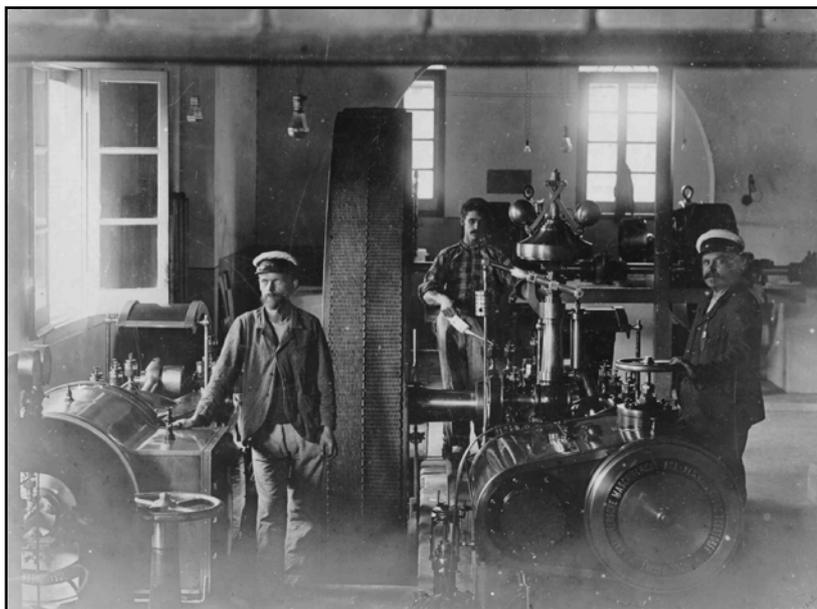


Figura:46 Primeira usina termelétrica de Santa Maria. Construída em 1895, pelo alemão Friederich Rienech Klaue.

Fonte: Fonte: BLAYA PEREZ *et aili*, 1999, p. 32.

O Estado do Rio Grande do Sul, por sua vez, possui regiões que se identificam com base em suas desigualdades econômicas, tendo-se áreas de diferente dinamismo em razão de interesses externos. Como diz BOLFE (1997, p. 67), o espaço gaúcho está situado numa área periférica no contexto sócioeconômico brasileiro. Ele possui também duas estruturas sócioeconômicas distintas, ocorridas no contexto da ocupação rio-grandense que são a ocupação dos campos, com a radicação das atividades pastoris, e a ocupação nas áreas de mata, com a colonização baseada na agricultura.

Esse fato influencia no processo de urbanização e adensamento das cidades, em parte, dado pela própria estrutura fundiária, que distribuía, em uma certa forma, os aglomerados urbanos. Assim, temos uma densidade da rede urbana que é mais dispersa na região pastoril e mais densa na região agrícola em que predomina a pequena propriedade. É na região pastoril em que se situa Santa Maria, que se localiza em uma área de transição entre as duas zonas e vem a se constituir em um importante núcleo urbano no interior do Estado.

transformação e modernidade. É assim que em todas as cidades são construídos palacetes ecléticos, praças e teatros. As estações também são ícones centrais ao materializarem os novos ritmos e fluxos, possibilidades de contato e movimento. Sempre destacada pela beleza e por criar novos eixos e espaços urbanos. Esta elite não vivia próxima a este novo lugar. Dele usufruíam a imagem do progresso e a possibilidade de movimento, mas nunca o seu dia a dia. Por isso na cidade estes espaços circundantes às estações eram ocupados pelos trabalhadores e por bares, hotéis e negócios que remetem ao mundo do trabalho.

2.3 EVOLUÇÃO URBANA

2.3.1 Histórico do Crescimento Urbano

A elite intelectual brasileira na passagem do século XIX para o XX, sustentava-se num tripé formado pela medicina, as ciências jurídicas e a engenharia. Para SEGAWA (1997, p. 18-21), os engenheiros buscavam tratar de uma série de questões importantes para a época: sistema ferroviário, portos e navegação interior, hidráulica, saneamento das cidades e urbanização.

O Brasil entrava o século XX com uma economia primário-exportadora e possuía uma rarefeita economia urbana. A cidade era o palco da modernização onde o engenheiro era a corporação que apostava na ciência e na técnica como instrumentos do progresso para o País. Sendo assim, tinha-se uma elite urbana progressista, cosmopolita, positivista e, em contraposição, uma sociedade tradicional, agrária e conservadora.

Algumas cidades brasileiras, já na metade do século XIX, assimilavam intervenções modernizadoras em sua infra-estrutura, à maneira das metrópoles européias. Entre elas, tem-se Santa Maria onde operavam empresas de abastecimento, de telefonia, de eletricidade (ver Figura 46, p. 124), transporte urbano, entre outros.

macadamizada custa mais do que em terreno natural, ela também custa muito menos do que a de ferro... Além disto uma estrada de ferro não dispensa estradas de rodagem que a completam...".

A crítica à estrada de ferro teria, para a época, alguma razão. O valor dos fretes era pequeno e os centros de produção agrícola estavam nas regiões montanhosas onde as rampas encareciam os traçados ferroviários. Preconizavam como imperativa a articulação da estrada de rodagem com as linhas de navegação para amparar os grandes trechos ferroviários. Por isso insistiam nas vias terrestres e no seu melhor tratamento.

O patrimônio arquitetônico da companhia é importante por ser o conjunto histórico urbano mais significativo de Santa Maria e não apenas como marco representativo da significativa presença da ferrovia na cidade. Cabe destacar a importância para a época das técnicas e materiais utilizados na construção destes edifícios. Esta dupla importância, histórica e arquitetônica, faz destes edifícios um bem a ser investigado.

Concluimos, pois, que Santa Maria foi um lugar de oportunidades para a classe média, principalmente a imigrante, que ocupou as novas ruas e eixos urbanos, quase todos vinculados com as estações ferroviárias (as duas antigamente existentes). Pequenos negócios, indicando por seu comércio variado a crescente diversidade urbana marcaram, aos poucos, o cotidiano da cidade: hotéis para viajantes, bares e restaurantes, lojas dos mais diferentes produtos. Estes negócios cresceram ao longo dos eixos definidos pela construção das estações e sua redefinição do movimento de expansão urbana. Isto se observa na quantidade de estabelecimentos comerciais pertencentes a imigrantes situados ao longo da avenida Rio Branco, via de ligação da cidade com a ferrovia.

Para LANNA (1998), os trabalhadores tiveram presença cada vez mais marcante nas cidades. Isso se observa pela construção de bairros e moradias operárias construídas, ainda que para elites trabalhadoras, configurando os primeiros bairros operários dos quais são exemplos a Vila Belga (1907) e a Vila Ponte Seca (1916).

A autora faz uma declaração importante, constatada também em Santa Maria, no que se refere à elite local, e a procura dos chamados padrões europeus, desejos de modernidade e inserção no mundo de além mar que vão se refletir nos símbolos auferidores de

A vida social em Santa Maria se desenvolve como na capital do estado: abundam as sociedades políticas, esportivas, de beneficência, de socorro mútuo, educativas, recreativas e religiosas, que devem alcançar um número de trinta; [...]. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 104)

A ineficácia das companhias estrangeiras fez com que, em 1905, a rede ferroviária fosse unificada em quase sua totalidade e entregue a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, companhia belga, com a concordância dos setores agrários latifundiários, industriais, comerciais e políticos do Estado.

Segundo relato datado de 1909 de Ernesto Antonio Lassance Cunha,

A Companhia [Auxiliaire], muito judiciosamente, tomou a cidade de Santa Maria para sede da administração geral da rede arrendada e para ponto inicial para contagem de quilometragem das diversas linhas de que se compõe a rede. [...]

O fato de Santa Maria ficar sendo o ponto de convergência de todas as linhas da malha arrendada, vai dar àquela cidade importância colossal, pois pode-se dizer, ficará constituída em interposto comercial entre a campanha, a região serrana e as cidades do litoral. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 116)

Com a Primeira Guerra Mundial, em 1914, as dificuldades administrativas geradas pela incapacidade de atender a demanda condicionaram a aparição de distúrbios nos serviços da companhia, levando o governo do Estado a assumi-lo, num intento de solucionar o problema de transportes no Rio Grande do Sul.

Apesar disso, nem todos estavam de acordo com a implantação das ferrovias. Como descreve o engenheiro MACEDO (1993, p. 52, 54),

[...] no relatório de 1909 João Rodolfo Ryff faz importantes observações sobre o estado geral do sistema de viação terrestre, o que nos permite entender alguns conceitos em voga. Classificava as estradas em dois tipos, as de rodagem e as ordinárias. As primeiras eram, principalmente as da região colonial que tinham seus inícios em Porto Alegre ou em portos sobre os rios navegáveis. As estradas ordinárias participavam de duas grandes artérias: a primeira em demanda da região missioneira, [...]; a segunda em rumo do norte, atravessa Encruzilhada, Soledade, Passo Fundo, Lagoa Vermelha e Vacaria.

[...] Tecia-se louvores às estradas macadamizadas⁸⁰ apesar do alto preço que atingiam. Diziam os relatórios: "É erro condenar a macadamização sem conhecê-la preferindo-se de um modo absoluto a viação férrea, só pelo fato de ser este o meio mais aperfeiçoado de transporte... si uma estrada

⁸⁰ Palavra derivado do nome do engenheiro Mac Adam (MACEDO, 1993, p. 54)

No interior do município, as atividades da pecuária e agrícola predominavam. A agricultura se incrementava e desenvolvia animada pela presença da ferrovia que oferecia saída rápida aos produtos. As colônias de imigrantes produziam alimentos que eram utilizados na localidade, ou enviadas a outras cidades utilizando a ferrovia.



Figura 45: **Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo. Inaugurado no dia sete de setembro de 1903.**
Fonte: BLAYA PEREZ *et alii*, 1999, p. 41.

Como comprovação do visto acima, tem-se o trabalho de Vittorio Buccelli⁷⁹ que, em 1905, escreve:

Finalmente ao anoitecer alcançamos Santa Maria, a bela cidadezinha, que dista 263 quilômetros da Margem e que é um centro importantíssimo de indústrias agrícolas, pastoris e de movimento ferroviário, porque lhe atravessam duas linhas importantes e porque existem oficinas para a reparação de todo o tipo de material ferroviário. Nela reside todo o pessoal superior das estradas de ferro do Rio Grande, a ela afluindo um movimento comercial sempre crescente.

A cidadezinha se apresenta alegre e sorridente com a sua iluminação elétrica verdadeiramente brilhante e com o vai e vem incessante de homens, de senhoras e senhoritas. [...]

O progresso extraordinário de Santa Maria, de 1893 até hoje, demonstra-se pelo aumento constante das rendas municipais, que de 11 contos foi elevada a 130, pelo número de estabelecimentos que eram 496 e que hoje são triplicados e pelo aspecto de muitas pessoas encontradas nas ruas, sempre apressadas e satisfeitas com o próprio trabalho.

⁷⁹ Vittorio Buccelli, nasceu em Sestre Ponente (Itália) a 5/2/1861 e faleceu em Nizza Monferrato a 16/4/1929, cidade pela qual foi deputado em três legislaturas. Sua viagem ao Rio Grande do Sul, realizada em 1905, visava à publicação de uma obra de propaganda, encomendada pelo governo do Estado para a exposição internacional de Milão (1906). *Un viaggio a Rio Grande del Sud* distingue-se pela edição primorosa e riqueza de informações, principalmente sobre Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e as colônias italianas. Em seu minucioso texto sobre Santa Maria, o autor abrange temas tão díspares como o número de habitantes em cada distrito, a atividade econômica, educação, vida social e aspectos urbanos, produzindo uma descrição panorâmica da cidade, ao início do século XX. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 103)

consideravam a cidade ideal para o encontro das vias sulistas, pois estava protegida pela distância que a separava das fronteiras, e por estar bem situada para funcionar como centro de apoio logístico.

Fez-se a transferência das oficinas da *Compagnie Auxiliaire* de Porto Alegre a cidade onde já funcionavam os escritórios da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana e da Estrada de Ferro Santa Maria-Passo Fundo.

A ferrovia alterou a economia de Santa Maria. O telégrafo e o trem puseram a cidade, assim como outras localidades, em comunicação com o País. A melhora das comunicações alterou costumes, agilizou as notícias e fez com que as regiões rompessem com o isolamento e, com isso, possibilitou o ingresso das povoações na modernidade.

A posição geográfica, que facilitou o comércio, inicialmente de tropas e de atacadistas, fortaleceu-se com o trem. Cresceu o número de empresas comerciais que se estenderam por toda a zona urbana. A cidade se tornou um importante ponto obrigatório entre as praças comerciais da fronteira e da serra com Porto Alegre.

Como conseqüência do desenvolvimento da atividade comercial e de ser ponto terminal da ferrovia, surgiu a indústria dos hotéis. O incremento da hotelaria devia-se a que a cidade passou, por um lado, a ser utilizada por vendedores que realizavam negócios na localidade e, por outro, a ser utilizada por aqueles que obrigatoriamente tinham que dormir na cidade, para depois seguir viagem.

A infra-estrutura, a pesar de deficiente, aumentava sob rigorosa fiscalização em proporção ao desenvolvimento da zona povoada. A iluminação pública e o ensino não satisfaziam plenamente sua finalidade, mas prestavam bom serviço.

Em 1903, foi inaugurada a Praça Cristóvão Colombo, obra comunitária que contou com a decisiva colaboração dos administradores belgas da *Compagnie Auxiliaire*. Nesse mesmo ano, foi inaugurado o Hospital de Caridade (ver Figura 45, p. 120) que, para sua construção, a mesma companhia concedeu um empréstimo.

aos produtos. As colônias de imigrantes produziam alimentos que eram utilizados na localidade, ou enviadas a outras cidades, utilizando o trem.

Com a conclusão da linha-tronco Porto Alegre-Uruguaiana que ligou o Rio Grande do Sul de leste a oeste, mais a inauguração do trecho ferroviário Santa Maria-Cruz Alta (1894) e, posteriormente, da linha-tronco Cacequi-Rio Grande (1900), Santa Maria passou a comandar o tráfego dos trens no Rio Grande do Sul. Não só por sua posição geográfica central e ponto de cruzamento de todas as linhas férreas, como por sediar a Diretoria da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, arrendatária da rede rio-grandense a partir de 1898.

Guardando as proporções, pode-se afirmar que o período 1885-1905 foi o que apresentou o maior desenvolvimento da Santa Maria em toda a sua história.

Entre os muitos trechos terrestres discutidos nos últimos anos do século XIX, destaca-se, como significativos, os que estão centrados em Pelotas, Porto Alegre, Rio Pardo, Santa Maria e Missões, formando uma linha que divide o Estado pelo meio, iniciando no canal de Rio Grande, seguindo pela Lagoa dos Patos e Jacuí e tomando o Ibicuí até o Uruguai. Essa grande linha se ligava às outras províncias brasileiras por dois caminhos delineados no início do povoamento: a estrada de cima da Serra (Porto Alegre-Vacaria-Lages) e a estrada das Tropas (Missões-Barracão-Lages). No caso de Santa Maria, desenvolve-se a ligação com Cruz Alta encaminhada desde a metade do século, aos cuidados do engenheiro Frederico Augusto do Amaral Sarmiento Menna. Prosseguem as tentativas de manter franca ligação com São Martinho e continuam os estudos para alcançar São Francisco de Assis, Santiago e São Borja.

O ano de 1898 marca a encampação da rede ferroviária rio-grandense pela *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, sediada em Bruxelas, na Bélgica. Diversas famílias belgas e francesas passam a residir em Santa Maria, pois os escritórios centrais da *Compagnie Auxiliaire* foram lá instalados.

A partir desse ano, Santa Maria passa a ser um centro ferroviário, em desacordo com o projeto de Ewbank da Câmara, mas de acordo com os estrategistas militares. Estes

É desse período, um aumento das atividades econômicas, com a abertura de entrepostos comerciais e grandes depósitos de produtos agrícolas e pastoris. De Santa Maria, os produtos eram transportados para as praças da Serra, da Fronteira, e para Porto Alegre.

Em 1886, foi fundado o Clube Caixerel que aglutinava as forças vivas da cidade. Em 1889, foi a vez da fundação da Sociedade de Caçadores. Também naquele ano, foi concluído o Theatro 13 de Maio, inaugurado no ano seguinte.

Os anos de 1893 e 1894 assinalam a transferência, para Santa Maria, de diversas famílias abastadas que residiam em localidades próximas. Eram os efeitos das perseguições políticas causadas pela Revolução Federalista, ou Revolução de 93.

Em 1894, transcorreu a inauguração do trecho ferroviário Santa Maria-Cruz Alta.

O ano de 1896 marca a fundação da *Società Italiana di Mutuo Soccorso e Ricreativa*. A fundação da Praça do Comércio de Santa Maria⁷⁸, em 1897, foi um acontecimento de enorme repercussão na vida econômica da cidade. Existia o início de um ambiente erudito propício. Um teatro estava em construção, quase-concluído, e a imprensa estava representada por quatro jornais. Nasceram sociedades recreativas, beneficentes e religiosas, revelando o espírito de sociabilidade que dominava no santa-mariense.

Além dos alemães e italianos, a nova e pequena colônia da Companhia Belga faz com que a vida social santa-mariense ganhe mais impulso, influenciando na assimilação de uma cultura européia, única no interior do Rio Grande.

A última década do século XIX trouxe a abertura de novas ruas em Santa Maria. A infraestrutura, ainda que deficiente, aumentava sob rigorosa fiscalização em proporção ao desenvolvimento da zona povoada. A iluminação pública e o ensino não satisfaziam plenamente sua finalidade, mas prestavam bom serviço.

No interior do município, as atividades pecuária e agrícola predominavam. A agricultura incrementava-se e desenvolvia animada pela presença da ferrovia que oferecia saída rápida

⁷⁸ Em 1918 a Praça passou a denominar-se Associação Comercial e em 1972 mudou este título para Associação Comercial e Industrial. Finalmente, em 1976, tomou o nome de Câmara de Comércio e Indústria de Santa Maria (CACISM). (ISAIA, 1983, p. 61)

Dispõe a região de que me ocupo da excelente estrada de carretas que a põe em comunicação com a estação de Santa Maria, estrada esta que seguindo pelos cimos das coxilhas divisórias das águas, é naturalmente enxuta, e não depende de dispendioso custeio para sua conservação, como sucede com as das outras colônias, algumas das quais consomem anualmente dezenas de contos. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 68)

Seria desnecessário repetir o que os historiadores santa-marienses do passado registraram a respeito da enorme influência que a Viação Férrea passou a exercer no desenvolvimento econômico, social e cultural de Santa Maria.

Cabe lembrar que a ferrovia era um meio de transporte e não foi utilizada como um elemento de desenho urbano, nem como meio de segregação espacial. Elas poderiam ou não representar um meio de segregação espacial. «As ferrovias só tornaram-se explicitamente segregadoras espacialmente quando assumiram seu papel de via expressa, cercadas por muros, com o objetivo de permitir a circulação de trens mais velozes». (LINS, 1998, p. 17)

Com a chegada dos trilhos a Santa Maria, em 1885, ocorre também a consolidação da imigração e colonização italiana em Santa Maria, com a transferência de várias famílias moradoras na extinta colônia de Silveira Martins para a cidade.

A partir desta data, abriram-se novos hotéis, serviço necessário para hospedar o fluxo contínuo de viajantes que transitavam em direção à Serra e Fronteira (ver Figura 44, p. 116). «Eram turistas e homens de negócios que acorreram para lá a fim de criar casas comerciais, frigoríficos, entrepostos, depósitos de produtos agrícolas e pastoris e por aí afora.» (REVISTA PARLAMENTO, [1987], p. 10).



Figura 44: **Rua Sete de Setembro. A proximidade com a estação férrea transformou a região em um centro hoteleiro.**

Fonte: MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 142)

«Sobre a Vila, Ambauer comenta existirem somente duas ruas notáveis, de resto, eram casas que se espalhavam pelas coxilhas circundantes sem que formassem ruas bem definidas.» (WITTER, 2001, p. 26)

Apesar do seu pequeno tamanho, Santa Maria já era um pólo significativo. A atuação dos técnicos da Repartição de Obras Públicas do governo gaúcho possibilitou que, já em 1854, Santa Maria possuísse sua planta municipal.

No que a ferrovia se refere, Joaquim Saldanha Marinho Filho⁷⁷, em relatório de sua autoria, datado de 30 de janeiro de 1884, ao discorrer sobre vias de comunicação, o autor prevê as vantagens advindas da iminente inauguração da estrada de ferro, para o desenvolvimento de Santa Maria e região das Missões.

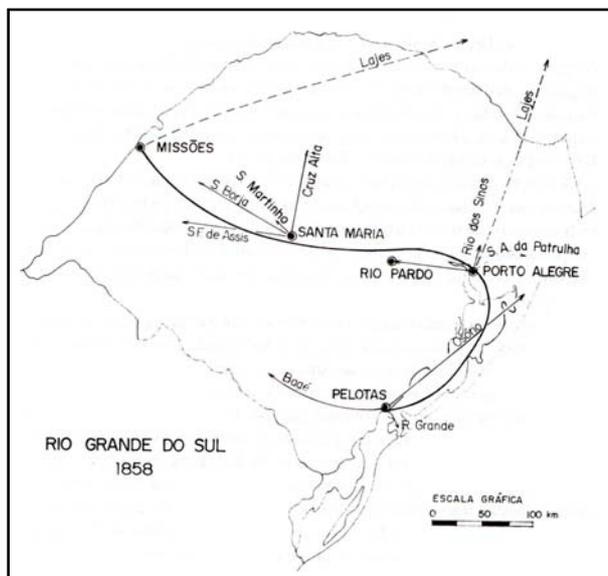


Figura 43: Rota para as Missões.

Fonte: MACEDO, 1993, p. 38.

Seja-me lícito aqui transcrever o tópico do relatório que apresentei em 30 de janeiro de 1884, sobre vias de comunicação:

“Desde que se possa compenetrar o Governo de que, com a abertura ao tráfego da estrada de Porto Alegre a Uruguaiana até a cidade de Santa Maria (o que espera-se terá lugar em maio do corrente ano) ficará sendo esta cidade o centro de consumo dos produtos coloniais dessa região (Missões), terá a solução do problema que resolverá a dúvida a respeito de sua colonização, porque forçosamente será levado a considerar que a distância não influirá tão grandemente no preço dos produtos, atentas as outras colônias que prosperam, estando, aliás, afastados mais de 20 léguas dos centros de consumo, o que aliás se explica pelas boas estradas, facilitando e diminuindo as distâncias entre os centros de produção e de consumo.”

⁷⁷ Joaquim Saldanha Marinho Filho, autor de *As Missões na Província do Rio Grande do Sul - Notícia Descritiva e Necessidade de sua Colonização*, foi Engenheiro Auxiliar da Inspeção Geral de Terras e Colonização e chefe da Comissão de Discriminação de Terras de vários municípios do Estado, dentre os quais o de Santo Angelo e Santa Maria. Embora pouco conhecida, não figurando nas principais referências sobre bibliografia e escritores do Rio Grande do Sul, encontra-se nesta obra a transcrição de um tópico de relatório de sua autoria, datado de 30/1/1884. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 67)

2.2. INFLUÊNCIA DA FERROVIA NA FORMAÇÃO DA CIDADE DE SANTA MARIA

A ocupação territorial no Rio Grande do Sul não seguiu os tradicionais modelos postos em prática no resto do País, pois o sul do País se caracteriza pela intensa imigração de povos não-ibéricos que se processou a partir da declaração de independência do País. Segundo WEIMER (1992, p.7), inicialmente, chegaram os alemães que tentaram reproduzir em sua nova pátria, suas concepções de urbanismo. Não foi possível pôr em prática esse ideário dadas as condições ecológicas encontradas e, ainda mais, a preexistência de uma cultura nacional que procurou, das mais diversas formas, impor os seus modelos e suas concepções de cidade. Para BAKOS (1992, p.75-91), a partir da Proclamação da República, há uma intensa migração da população rural para a cidade criando infinitos problemas para as municipalidades, em consequência à necessidade da ampliação dos serviços. No Rio Grande do Sul, a ação governamental teve o respaldo na filosofia positivista, os gaúchos foram os adeptos mais fervorosos que justificava a contratação de empréstimos estrangeiros e a consequente entrada do capital internacional no País.

2.2.1 Período de Emancipação de Santa Maria até a Encampação da Ferrovia (1858-1920)

Por volta da década de 1860, um viajante que pretendesse conhecer a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul e, em especial, se dirigisse à região das Missões, quase que, obrigatoriamente, teria de passar pela Vila de Santa Maria da Boca do Monte⁷⁶. Sua trajetória teria início na capital da Província e faria o percurso pelo rio Jacuí até Rio Pardo. De lá, após cinco dias de viagem a cavalo ou quinze dias de carreta, se depararia com o casario caiado da Vila ao sopé-da-serra (ver Figura 43, p. 115.).

⁷⁶ A ocupação do território rio-grandense através de colônias militares e do interesse destes na exploração dos rios navegáveis, possibilita que o engenheiro José Maria Pereira de Campos construa os trechos de estradas de Santa Maria a Pinhal e Santa Maria a São Martinho. (MACEDO, 1993, p. 34)

	16 de maio	Aparece o Diário do Interior, jornal, afastado da política, com quatro páginas, surgiu para substituir A Tribuna. Foi o primeiro jornal a sair diariamente na cidade.
	7 de julho	Sangrento enfrentamento entre policiais e ferroviários, com mortos e feridos.
	14 de julho	Aparece o 14 de Julho, segundo com esse nome, pertencentes ao Partido Republicano.
	A Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil passa a mãos da companhia norte-americana Brazil Railway. Deixa de funcionar o Theatro Treze de Maio. Existem na cidade 2.300 edifícios que rendem 67 contos, 806 mil e 600 réis de impostos. Renda Municipal de 244 contos, 430 mil e 870 réis. Renda Federal de 74 contos, 346 mil e 870 réis.	
1912	7 de janeiro	Investidura do primeiro bispo, Don Miguel de Lima Valverde.
	julho a agosto	Devastação por um brote de peste bubônica.
	9 de outubro a 4/04/1914	Intendente Capitão Manoel Viterbo de Carvalho e Silva.
1913	15 de agosto	Chegada de material para a perfuração de poços artesianos da malograda Hidráulica santa-mariense.
	20 de setembro	Fundação da União dos Caixeiros Viajantes do Rio Grande do Sul, associação de classe dos vendedores criada em Santa Maria que, na década de trinta, chegou a ser uma das mais fortes do Estado.
	26 de outubro	Fundada a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul
	Desaparece o periódico republicano 14 de Julho.	
1914	4 de abril	Intendente Capitão Manoel Viterbo de Carvalho e Silva renuncia por problemas políticos.
	4 de abril a 3/10/1916	Intendente Jerônimo da Costa Gomes. <u>Feitos:</u> Vice-intendente do Capitão Manoel Silva concluiu o mandato deste.
1915	Fundada a publicação A Reação.	
1916	3 de outubro a 17/07/1918	Intendente Astrogildo de Azevedo.
1917	20 de outubro	Matança por ocasião da greve dos ferroviários.
	Fundado o jornal Correio da Serra.	
1918	8 de julho	Assalto ao jornal Correio da Serra que resultou em uma grave crise política e levou a renúncia do intendente.
	17 de julho	Intendente Astrogildo de Azevedo renuncia por problemas políticos.
	24 de julho a 9/08/1920	Intendente Tenente Coronel Cláudio Nunes Pereira. <u>Feitos:</u> Intendente interino que assumiu a administração municipal.
1920	junho de 1920	Governo do Rio Grande do Sul assume a companhia ferroviária que pertencia a Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil.
	9 de agosto a 15/10/1924	Intendente Ernesto Marques da Rocha.

Tabela 6: Síntese Cronológica da Evolução de Santa Maria e Intendentes Municipais.

Fonte: RECHIA, 1985; BELÉM, 2000; ABREU, 1958; BELTRÃO, 1979

	16 de março	Promulgado o Código de Posturas Municipais, criado pela Lei de 20 de dezembro de 1897.
	1º de maio	Aparece O Anúncio, de quatro páginas.
	Junho	O governo do Rio Grande do Sul arrenda à Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer au Brésil, organizada por Afonso Spee, a ferrovia que une Porto Alegre a Uruguaiana. Chegada a Santa Maria, sede dos escritórios, de um grupo de funcionários de nacionalidade francesa e belga. O primeiro diretor foi o belga Gustavo Vauthier.
	14 de junho	Fundação da Loja Maçônica Luz e Fraternidade.
	11 ou 14 de julho	Fundada a primeira escola secundária, Colégio Santa Maria.
	14 ou 17 de julho	Fundação da sociedade que deu origem ao Hospital de Caridade.
	15 de novembro	Início da iluminação elétrica.
	Existiam cinco publicações mais: Gaspar Martins, O Federalista, O Jornal de Notícias, Pedro II (a única publicação monárquica do Estado) e A Praça.	
1900:	11 de fevereiro	Inauguração da Capela do Mediador, da Igreja Episcopal Brasileira.
	3 de outubro a 26/01/1904	Intendente Henrique Pedro Scherer. Feitos: O sexto distrito municipal formado pela anexação do primeiro distrito do recém-extinto Município de São Martinho.
	Município de Santa Maria com 30.185 habitantes e o distrito de Santa Maria com 13.628 habitantes.	
1901	1º de fevereiro	Instalação do serviço telefônico por iniciativa privada e, posteriormente, entregue a concessionárias.
1902	20 de janeiro	Aparece O Gaúcho, periódico mensal de quatro páginas pertencente ao Grêmio Gaúcho.
	30 de janeiro	A ferrovia Santa Maria a Uruguaiana passa à propriedade do Governo Federal, por acordo com a Compagnie Auxiliare de Chemins de Fer du Sud-Ouest Brésilien, celebrada em Bruxelas.
	8 de março	Circula O Trovador, periódico humorístico de quatro páginas.
	7 de setembro	Aparece O Apito, periódico de quatro páginas.
	10 de setembro	Criada a Repartição de Obras Públicas a cargo de Constant Mathlin. De origem belga ou francesa, chegou na cidade com a companhia concessionária das ferrovias, onde se radicou.
Circulam novos jornais na cidade: O Estado, O Combatente, O Gaúcho, O 28 de Março, O Trovador, A Estrela do Oriente, A Violeta, O Trocista y A Sentinela.		
1903	7 de setembro	Inauguração do Hospital de Caridade.
	A Jewish Colonisacion Asociacion instala colônia agrícola com 80 famílias judias russas, aproximadamente, 500 pessoas.	
1904	26 de janeiro	Intendente Henrique Pedro Scherer renuncia por problemas políticos.
	3 de outubro a 3/10/1908	Intendente Manoel José Dutra Vila. Feitos: Vice-intendente de Enrique Scherer.
1906	Fundação do jornal A Tribuna para combater o jornal O Estado.	
1908	4 de janeiro	Criado o 7º Regimento de Infantaria pelo decreto n. 1.860.
	3 de dezembro	Criada a 3ª Brigada Estratégica;
1909	5 de março	Instalado em Santa Maria o primeiro Quartel General do Exército, da 3ª Brigada Estratégica.
	5 de dezembro	Consagração da nova matriz da igreja católica, a Catedral Diocesana.
1910	15 de agosto	Criação da Diocese de Santa Maria.
	Aparece O Palhaço, dominical de quatro páginas. Existem na cidade 1.904 edifícios que rendem 58 contos, 8 mil e 235 réis de impostos. Renda Municipal de 214 contos, 992 mil e 360 réis. Renda Federal de 61 contos, 83 mil e 514 réis.	
1911	22 de janeiro	Aparece O Boêmio, dominical literário e humorístico de quatro páginas.
	fevereiro	Instalação do primeiro Posto Meteriológico.

1876	6 de abril	A Vila é elevada a Cidade com o nome de Santa Maria da Boca do Monte (Lei Provincial n. 1013).
	3 de maio	Inauguração da linha telegráfica, conectando Santa Maria com Porto Alegre.
1877	Chegada dos primeiros imigrantes italianos a Silveira Martins e Arroio Grande, Municípios de Santa Maria.	
1878	21 de maio	Criada a Comarca Municipal de Santa Maria da Boca do Monte (Lei Provincial n. 1.152), com um termo, o de São Martinho, desanexado da de Cruz Alta.
	24 de novembro	Assume, como primeiro titular, o juiz James de Oliveira Franco e Souza.
1881	Santa Maria recebe sua primeira iluminação pública, com lâmpões a querosene.	
1883	1º de janeiro	Criação do primeiro jornal, A Gazeta do Norte.
1884	Surge o jornal A Gazetinha. Fundado o jornal O Imparcial.	
1885	15 de outubro	Inauguração do trecho ferroviário Cachoeira do Sul a Santa Maria que conectou esta com Porto Alegre.
	Fundado o periódico O Santa-Mariense.	
1886	Fundado A Província, periódico do Partido Liberal que defendia a Monarquia.	
1887	Fundado o jornal de ideologia republicana O Combatente, pertencente ao Clube Caixeral.	
1888	Chegada dos primeiros Libaneses.	
1889	7 de janeiro	Aparece O Popular, semanário de ideais republicanos, que desapareceu em 1891.
	26 de maio	Chegada, na cidade, da comissão de engenheiros encarregados de estudar o traçado do trecho ferroviário ligando São Paulo a Rio Grande, então, denominado Itararé-Santa Maria.
	5 de julho	Felipe Alves de Oliveira comunica à Câmara haver assumido o cargo de delegado de polícia. Ato intimidatório aos republicanos, por ser o referido senhor ardoroso liberal de temperamento violento que logo entrou em luta com os Conservadores, chefiados por Martins Hoer. Foi assassinado um ano depois na Rua do Acampamento, havendo sido Hoer o principal mandante.
	15 de novembro	PROCLAMAÇÃO DA REPÚBLICA
1890	Inauguração do Theatro Treze de Maio, na esquina da praça Saldanha Marinho com a rua Venâncio Aires. Projeto de autoria do arquiteto, ator e diretor de carpintaria teatral Carlos Boldrini, e construtor Júlio Weiss.	
1891	6 de novembro	Eleito o primeiro Conselho Municipal e instalado em 3 de dezembro de 1891. Seu primeiro intendente foi Francisco de Abreu Vale Machado.
1892	10 de janeiro	Inauguração do trecho de ferrovia entre Santa Maria e Cruz Alta. Aparece o periódico de ideologia republicana 14 de Julho que durou pouco tempo.
	20 de setembro a 3/10/1900	Intendente Francisco de Abreu Vale Machado. Feitos: Organização administrativa.
1893	Criada a Guarda Municipal com um efetivo de 16 homens. Zona urbana com 496 edifícios.	
1894	8 a 10 de março	Cidade ocupada pelas forças federalistas de Marcelino Pina de Albuquerque.
	20 de novembro	Inauguração do trecho ferroviário Santa Maria-Cruz Alta.
	Aparece o 28 de Março, publicação do Clube Caixeral. Zona urbana com 524 edifícios.	
1898	1º de janeiro	Aparece O Estado, periódico de quatro páginas que saía duas vezes por semana, de orientação republicana, em 1906, passou ao Partido Democrata desaparecendo com este em 1907.
	2º de janeiro	Publicado o primeiro número do Escriínio, periódico itinerante de quatro páginas editado em Rio Grande e Bagé que também andou por Santa Maria.
	16 de fevereiro	Aparece O Carnaval, publicação literária de quatro páginas.
	17 de fevereiro	Primeira exibição de cinema na cidade.
	março	Aparece A Borboleta, publicação literária de quatro páginas.

1797	Início da povoação da atual Rua do Acampamento, núcleo formador da cidade, por militares da Segunda Subdivisão da Comissão Demarcadora de Limites que, até então, se encontrava com a Guarda Portuguesa, estacionada no Passo dos Ferreiros.	
1801	Primeira libertação oficial de escravos em Santa Maria.	
1801 a 1803	Chegada das Missões Orientais de cinquenta famílias de índios Guaranis católicos, agricultores e operários. Desapareceram com o tempo em consequência do cruzamento que houve com a população local.	
1810	Elevação do pequeno Oratório do Acampamento, constituído pelos primeiros povoadores, a Capela.	
1812	27 de julho	A Capela torna-se Capela Curada de Santa Maria da Boca do Monte.
1814	21 de janeiro	O padre Antonio José Lopes toma posse como primeiro Cura.
1819	26 de abril	O Curato de Santa Maria da Boca do Monte passa a constituir-se no quarto distrito da Vila Nova de São João da Cachoeira, atual cidade de Cachoeira do Sul.
1822	7 de setembro	INDEPENDÊNCIA DO BRASIL.
1826	É realizado o primeiro censo da população, acusando um número de 2.128 habitantes, exceto escravos, mas contando os índios; 304 edifícios; 62 estâncias. Uma média de 7 hab. por edifício.	
1828	Chega o 28º Batalhão de Estrangeiros, constituído por alemães assalariados, contratados para lutar contra os orientais. Atraíram colonos alemães de São Leopoldo e vizinhança, dando início ao ciclo germânico na formação da cidade.	
1829	Estabelecidos os serviços de correios entre o Curato de Santa Maria da Boca do Monte e Vila Nova de São João da Cachoeira.	
1831	Distrito de Santa Maria com 443 edifícios, aproximadamente, 3.100 pessoas. A sede do curato com 160 casas ocupadas e com população calculada de 1.200 habitantes.	
1835	Na área do Curato, existiam mais de cem estabelecimentos pastoris de gado e cavaleiros. A sede tinha 160 casas, 197 edifícios, e aproximadamente, 2.290 habitantes.	
1835 a 1845	O povoado participa ativamente na Revolução Farroupilha.	
1837	17 de novembro	Elevação de Santa Maria da Boca do Monte à categoria de Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte (Lei Provincial n. 06).
1838	É criada a primeira escola pública por decreto do Governo da República de Piratini.	
1851 a 1852	Participação de santa-marienses do Corpo de Cavalaria, sob o comando de José Alves Valença na luta contra Oribe e Rosas.	
1857	16 de dezembro	O território da Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte separa-se de Cachoeira do Sul, ocorrendo a emancipação administrativa, sendo elevada à categoria de Vila (Lei Provincial n. 400).
1858	17 de maio	Instalação oficial da Primeira Câmara Municipal, presidida pelo Coronel José Alves Valença.
	Município com 5.110 habitantes sendo 2.905, incluído 20 libertos e 966 escravos, da Vila de Santa Maria da Boca do Monte.	
1865	Conclusão da planta da Vila de Santa Maria da Boca do Monte, foram demarcadas quadras e numerados os terrenos urbanos, os quais eram cedidos, por toda a vida, a quem os requeria, sob a condição de os edificar no prazo máximo de um ano. Desaparecem as casas provisórias e surgem os edifícios de tijolo.	
1866	8 de abril	Criação da Deutsch Evangelische Gemeinde (Comunidade Evangélica Alemã). Deve sua origem aos imigrantes alemães chegados na Vila de Santa Maria entre 1845 e 1865.
1870	Participação de santa-marienses do 7º Corpo Provisório de Cavalaria da Guarda Nacional, sob o comando de João Niederauer Sobrinho na Campanha Uruguai e Guerra do Paraguai. Pavimentação das ruas da Vila.	
1873	25 de dezembro	Inauguração da Igreja Evangélica Alemã.
1874	17 de dezembro	Ofício dos engenheiros Furquim, Ottoni & Pena para a Câmara Municipal recordando a não-conveniência de conceder terrenos na rua que se prolongava para o norte da Vila, já que, por ali, passaria a ferrovia da qual eram construtores.

Nessa época, também, a cidade buscava o crescimento no setor educacional, com a instalação, no período de dois anos, de mais de quatro escolas de vários níveis e especialidades. Acontecia o lançamento da Escola Profissional da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea em cuja frente estavam os dinâmicos irmãos Manuel e Augusto Ribas. Seu magnífico prédio, de linhas neoclássicas, na Avenida Rio Branco, foi inaugurado em 1º de maio de 1922 (1918-1922) e recebeu o nome de Escola de Artes e Ofícios⁷⁵ (inspirado no *Conservatoire des Arts et Métiers*, de Paris). Décadas mais tarde, o sugestivo nome foi substituído por Ginásio Industrial Hugo Taylor (1943) (ver Figura 42, p. 109).



Figura 42: **Hugo Taylor (escola masculina de artes e ofícios) inaugurada em maio de 1922.**

Fonte: BLAYA PEREZ *et alii*, 1999, p. 82.

SÍNTESE CRONOLÓGICA DA EVOLUÇÃO DE SANTA MARIA E INTENDENTES MUNICIPAIS

1787	Acampamento da Partida Portuguesa da Comissão Demarcadora de Limites, sob comando de José de Saldanha, teve seus trabalhos paralisados por decisão superior.
1789	O território do Rincão de Santa Maria é quase todo dividido em sesmarias. Francisco de Amorim que recebe a sesmaria onde está a atual cidade de Santa Maria, logo a vende ao Padre Ambrósio José de Freitas.

⁷⁵ Prédio projetado pelo arquiteto teuto-brasileiro Hans Emílio Goetze, formado pela Escola de Engenharia de Porto Alegre.

Em 1917, em nível estadual, os empresários eram representados por Gabriel Rosa, Antônio Fantoni e Atilio Marsiaj, numa missão para demonstrar a relevância da estrutura ferroviária, já em decadência na região.

Em 1918, Francisco Saturnino Rodrigues de Brito⁷⁴ foi contratado pela Intendência de Santa Maria para elaborar o projeto de saneamento da cidade. Como comenta em texto posteriormente publicado (1919),

A cidade de Santa Maria, situada a 29°41' de Latitude S, 53°44' de Long. W. Gr., tem a sua parte central edificada em um contraforte da Serra Geral, que se bifurca em outros secundários, formando-se os talvegues de forte declive, chamados "sangas", por onde as águas das chuvas correm torrentosas para os ribeirões ou "arrosios".

A posição geográfica desta cidade, central no Estado do Rio Grande do Sul, e o fato de daí partirem as linhas férreas para São Paulo (depois de atravessar os Estados de Santa Catarina e Paraná), para Porto Alegre, para o porto do Rio Grande e para a fronteira do Brasil, dão-lhe uma triplíce importância: - política, comercial e sanitária. Assim como os benefícios de qualquer ordem, na economia social, daqui se podem irradiar com destinos vários, assim também os malefícios aqui gerados podem espalhar-se, e os que por aqui passarem, vindos de localidades insalubres, se poderão fixar-se na cidade, se não se preparar convenientemente a sua defesa pelo estabelecimento de boas condições de salubridade.

O coração do Estado precisa preparar-se para o duplo trabalho, eferente e aferente, proveniente da circulação que se estabeleceu e aumenta cada vez mais.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 180)

Em 6 de julho de 1918, o grande trunfo da época foi a transformação da Praça do Comércio em Associação Comercial de Santa Maria. Houve a estruturação profissional do movimento sindical por meio da fundação da União dos Trabalhadores de Santa Maria (dezembro de 1919) e do Círculo Operário (agosto de 1920).

⁷⁴ Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, nascido em 14 de julho de 1864 na cidade de Campos (RJ). Engenheiro Civil, com grande experiência em sanitarismo e trazendo em sua bagagem a execução de projetos similares para as cidades de Vitória, Petrópolis, Juiz de Fora, Campos, Santos, Recife e Rio Grande, executa em Santa Maria um ambicioso projeto, lamentavelmente não implantado em sua totalidade. Ao tomar conhecimento deste último, Borges de Medeiros, então Presidente do Estado, apressou-se em convidar Saturnino de Brito para assumir a autoria de projetos de saneamento para diversas cidades gaúchas. O texto que segue, originalmente publicado em *Saneamento de Santa Maria*, de 1919, são fragmentos extraídos do décimo primeiro de um conjunto de 23 volumes das *Obras Completas de Saturnino de Brito*, lançado em 1943. É digna de registro a curiosa informação contida em trecho não reproduzido nesta coletânea, onde o autor menciona a existência de um estudo anterior, datado de 1910 e de autoria de Oscar Ewald e Constant Mathelin. Com vistas ao abastecimento de água, o projeto previa a construção de uma barragem no Vacacaí-mirim, próximo às "Montanhas Russas". A idéia, no entanto, só foi colocada em prática passados mais de sessenta anos. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 179)

No comando dos destinos empresariais, em 1909, à época da criação do 7º Regimento de Infantaria e da 3ª Brigada Estratégica, estava Alfredo Abreu. Ele promoveu a reorganização da Praça do Comércio. Logo após, a cidade recebeu seu primeiro estabelecimento bancário – Banco Nacional do Comércio – seguido do Banco da Província. Enquanto Santa Maria recebia do Papa Pio X a autorização para o Bispado e acontecia a primeira Exposição Agropecuária, continuava a luta pela construção de um teatro municipal.

Tempos depois, sangrentos conflitos assolaram a comunidade. Ora entre polícia e ferroviários, ora entre soldados do exército e praças da Guarda Municipal. Nesse mesmo período, pedreiros proclamaram greve por jornada de trabalho fixa e apareceram manifestações do que se convencionou chamar "idéias maximalistas". A peste bubônica chegou em julho de 1912, fechando colégios, paralisando o comércio e provocando o êxodo da população, causando repercussão negativa no Estado.

Foi fundada a União Operária e a União dos Caixeiros Viajantes (1913), assim como a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea (também em 1913). A cidade assistiu ao primeiro vôo de avião e à mobilização dos produtores por meio da Caixa Rural. Em 1913, aconteceu a inauguração do quartel do 7º Regimento de Infantaria.

O País declarou guerra à Alemanha e avultou-se a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Na cidade, o comércio que, até o século XIX, era basicamente liderado por descendentes germânicos, viu decrescer tal hegemonia em favor da atuação crescente de negociantes italianos, árabes e judeus (Colônia Philipson⁷³).

⁷³ Localizada no atual município de Itaara, antigo 3º distrito, ao norte de Santa Maria. Foi fundada em 1903 pela companhia judaica *Jewish Colonisation Association* com 80 famílias judias russas, tendo cada uma 25 ha. de terra para plantar, instrumentos agrários, animais para o serviço do campo, sementes e 60\$000 mensais até a primeira colheita. As terras foram compradas pela Companhia. A colônia foi um fracasso devido a praga de gafanhotos que destruiu a primeira colheita e todo um ano de trabalho. Perdido tudo e, com o final da ajuda financeira dada pela Companhia, somado ao medo de mais um fracasso, a maioria abandonou a colônia indo para a cidade de Santa Maria trabalhar no comércio. (BELÉM, 2000, p. 191). Ver também NETO, 1905, nº 57, p. 1; GRITTI, 1997, p. 22-39.

estação calma, além de constituir-se um ponto de convergência e distrações. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 86)

Em 1902, teve início a construção da Igreja Matriz, hoje Catedral Diocesana Imaculada Conceição (ver Figura 41, p. 106), além de ter colaborado na inauguração do Ginásio Santa Maria, fundado em 1905 pelos Irmãos Maristas procedentes da França.

O período 1885-1905 é o de maior desenvolvimento em toda a história da cidade que multiplica por cinco sua população e suas edificações.

No ano 1906, começou, em Santa Maria, a construção da Vila Belga para agrupar a família ferroviária de várias nacionalidades. Um detalhe: a Vila Belga, com suas dezenas de casas de moradias, acabou modificando o aspecto urbanístico da modesta cidade, então com cerca de 1.400 prédios existentes.

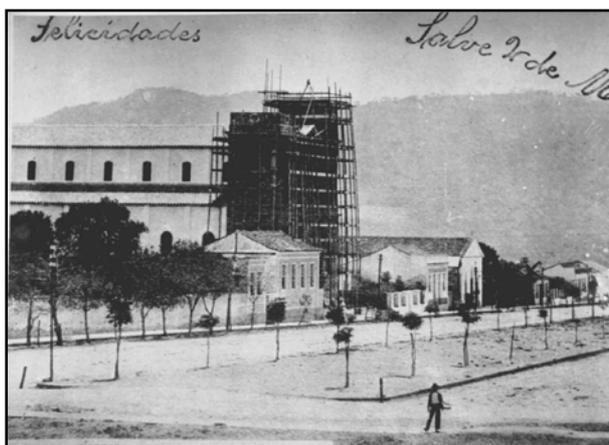


Figura 41: Face oeste da avenida Rio Branco. Ao centro, a Catedral Diocesana com sua fachada e torres em construção.

Fonte: BLAYA PEREZ *et alli*, 1999, p. 40)

Em 1909, de acordo com o engenheiro civil Ernesto Antonio Lassance Cunha⁷²

Santa Maria é uma bela cidade, situada no coração da Campanha rio-grandense e provida de excelente clima. A sua população atual é computada em 13.628 habitantes, contando-se entre esses grande número de estrangeiros de origem alemã, italiana, espanhola, oriental, argentina, belga e francesa.

Essa população cosmopolita é em extremo laboriosa e honesta e toda ela concorre francamente para o desenvolvimento material da cidade, onde se goza de todo o bem-estar. [...]

A Companhia muito tem cooperado para o desenvolvimento material da cidade, com a construção que está fazendo de várias e confortáveis casas para residência dos operários e outros empregados. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 116)

⁷² Ernesto Antonio Lassance Cunha, engenheiro civil, foi um renomado profissional. Membro do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, do Instituto de Engenheiros Civis de Londres e da Sociedade de Engenheiros Civis da França, desempenhava, na época, a chefia da Comissão de Estudos e Construção de Estradas, na Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Publicou em 1908, pela Imprensa Nacional, *O Rio Grande do Sul- Contribuição para o Estudo de suas Condições Econômicas*, que traz longas observações sobre o município de Santa Maria. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 113)

Em artigo datado de março de 1901, João Borges Fortes⁷¹, que servia na guarnição federal de Santa Maria, faz uma importante descrição da cidade, então em fase de grande desenvolvimento:

Em um semicírculo cujos extremos são o cerro do Abrahão, do lado do campo, e o cerro da Caturrita, na serra, semicírculo cujo raio é dilatado, e em elevada coxilha, demora ao sopé da Serra Geral a cidade de Santa Maria.

Nenhuma outra localidade rio-grandense recebeu, após o surto do regime republicano, maior impulso progressivo do que Santa Maria.

Pequena cidade de campanha, há bem pouco tempo, deveu a sua situação geográfica ser o ponto de partida da estrada de ferro que deve ligar o Sul ao Rio de Janeiro, sendo que aí passa também a via-tronco da rede rio-grandense, a Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguaiana. Reunindo-se estas favoráveis circunstâncias ao espírito elevado e progressista da população e administração local não é de estranhar que Santa Maria venha já adquirindo um pouco - ares de cidade grande, perdendo o bafio do provincianismo.

A cidade de Santa Maria se estende por uma área considerável relativamente à sua população, fato este devido ao terreno acidentado sobre que assenta a cidade. Cortado aquele por sangas que separam coxilhas mais ou menos elevadas, a edificação não pode condensar-se, o que entretanto não ocorre nas duas ruas do Comércio e Acampamento que acompanham a crista das elevações e como que formam o eixo articulado da cidade.

É admirável o panorama que se oferece a quem observa, de uma altura afastada, a cidade ao centro com os subúrbios penteados de milhares de casinhas. As principais ruas de Santa Maria são as duas já citadas e a Avenida do Progresso, larga ladeira que conduz da estação da estrada de ferro à cidade, são ruas calçadas, regularmente edificadas e bem cuidadas. Todavia as praças não são como seria para desejar. Ressentem-se da falta de arborização ou ajardinamento, o que seria para a população um refrigério na

⁷¹ João Borges Fortes, natural de São Gabriel (2/5/1872), destaca-se como historiador, genealogista e sociólogo, tendo deixado uma notável produção sobre o passado do Rio Grande do Sul, além de biografias de alguns de seus principais vultos. De sua longa carreira no Exército brasileiro, salientam-se os estudos na Academia Militar de Porto Alegre, onde se graduou Bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas (1890) e de Engenharia Militar, na Escola Militar do Rio de Janeiro (1899). Reformou-se em 1924, no posto de general. De suas obras vale citar: *O Tupi na Corografia do Rio Grande do Sul* (1930), *História do Regimento Mallet* (1932), *Casais* (1932), *Troncos seculares: O Povoamento do Rio Grande do Sul* (1932), *O Brigadeiro José da Silva Pais e a Fundação do Rio Grande* (1933), *O Povoamento Inicial do Rio Grande do Sul* (1934) e *Rio Grande de São Pedro: Povoamento e Conquista* (1940). João Borges Fortes pertenceu ao Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, ao Instituto Genealógico Rio-Grandense, ao Instituto Genealógico Brasileiro e ao Instituto de História e Geografia Militar. Extraído de Santa Maria da Bocca do Monte - Cidade e Município, o texto selecionado para esta coletânea apareceu no *Anuário do Estado do Rio Grande do Sul para o ano de 1902*, organizado por Graciano A. de Azambuja. Datado de março de 1901, quando o autor servia na guarnição federal de Santa Maria, constitui uma importante descrição da cidade, então em fase de grande desenvolvimento, com referências a aspectos topográficos, paisagísticos e comentários sobre as principais artérias, edificações e bairros. De grande valor histórico, neste mesmo artigo, é o registro da presença de fósseis próximo ao Cerrito, considerado por Romeu Beltrão como uma das mais antigas citações bibliográficas sobre o tema, em Santa Maria. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 85)

Existia o início de um ambiente erudito propício: havia quatro jornais e escolas (três públicas e quatro privadas) apesar de insuficientes para satisfazer as necessidades locais. Logo da proclamação da República, o desenvolvimento intelectual era extraordinário, criaram-se sociedades recreativas, beneficentes e religiosas, revelando o espírito de sociabilidade que já dominava o povo santa-mariense naquela época.

O novo governo local, em pouco tempo, conseguiu remodelar os equipamentos urbanos e as infra-estruturas.

Mas, foi na política que se destacou; reorganizou o sistema eleitoral, ainda que não seguisse os modelos liberais europeus. O voto era somente masculino, o número de grandes propriedades cresceu assim como a população miserável. Essa massa pobre era formada de mestiços e antigos escravos e se amontoava nos centros urbanos à espera de trabalho (ver Figura 40, p.104). A retórica liberal possibilitou avanços significativos, mas não conseguiu apresentar um projeto político eficaz contra a miséria.



Figura 40: **Antigos escravos à espera de trabalho nos centros urbanos.**

Fonte: MAESTRI, 2000, p. 15.

O povoado prosperou, e a chegada da ferrovia à cidade de Santa Maria intensifica o seu desenvolvimento. Em Santa Maria instalou-se a Diretoria da *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*, com sede em Bruxelas, Bélgica, arrendatária da rede ferroviária rio-grandense desde 1898, e a cidade passa a assumir o tráfego de trens no Rio Grande do Sul. A influência da companhia ferroviária no desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade é imensa. Famílias belgas e francesas passam a residir na cidade impulsionando a vida social e influenciando na assimilação da cultura europeia pela comunidade local.

em 1887, representava uma alternativa de «"desmembrar" provisoriamente o Brasil em repúblicas, para acabar com a Monarquia. E, depois federar numa única República. O próprio Assis Brasil admitia isto, desde que, mais tarde se preservasse a unidade brasileira. [...] Júlio de Castilhos [...] pregava, inclusive, a total separação do Rio Grande do Sul.» (WOITOWITZ, RODRIGUES & TORRONTEGUY, 1995, p. 5). A decisão foi a de consultar aos simpatizantes e clubes republicanos da província. O 6º Congresso Republicano Rio-Grandense, também realizado em Santa Maria, a 20 de setembro de 1888, teve grande significado para a cidade.

Os liberais da cidade procuraram manter-se próximos aos republicanos e afastados dos conservadores. O próprio presidente da província, em 1889, realizava visitas políticas para prestigiar o poder local.

Em 18 de novembro de 1889, a Câmara Municipal de Santa Maria recebeu o comunicado do Governo do Rio Grande do Sul de que o governo no Brasil havia mudado: os Estados Unidos do Brasil constituíam um novo país. A Câmara aceitou-o e governou até 26 de dezembro de 1889, quando foi dissolvida. O comando do município passou das mãos do Legislativo para as mãos do intendente nomeado pelo Governo do Estado.

A economia de Santa Maria sempre esteve baseada, principalmente no comércio e na prestação de serviços. Em 1835, o comércio e a indústria pastoril se desenvolviam muito bem. Em todo o Curato, havia mais de cem estabelecimentos pastoris onde criavam gado vacum e eqüino. A importância econômica do Curato baseava-se na criação de gado e no cultivo de algodão e linho.

Segundo RECHIA (1985, p. 33), «na sede do Curato havia 160 casas de moradia, quase todas com um pequeno jardim, rodeado de laranjeiras. Nas redondezas, havia mais 197 prédios (casas) espalhados. A população era calculada em 2.290 habitantes».

Logo que se instituiu a República, o Partido Republicano Rio-Grandense recebeu muitas adesões que, apressuradamente, tentavam estar bem com o novo governo. A maioria pertencia ao antigo Partido Conservador.

papel importante para o surgimento e a expansão dos principais centros regionais e para a formação das metrópoles brasileiras (SCARLATO, 1995, p. 429-430).

A rede ferroviária influenciou a estrutura urbana, as “pontas de trilho” ou “entroncamento ferroviário” desenvolveram e fizeram surgir várias cidades, pois passaram a atender funções desse meio de transporte como as oficinas e também centros comerciais. Desse modo, desenvolveu-se Santa Maria no Rio Grande do Sul, entre outras, adquirindo benefícios para seus centros urbanos.

Em 1885, foi inaugurado o trecho ferroviário que unia a cidade com a capital, Porto Alegre. Santa Maria da Boca do Monte, segundo seus visitantes, representava o desenvolvimento e o progresso. Isso se devia à população e à ferrovia.

No caso de Santa Maria, é indiscutível o papel da ferrovia como indutora do crescimento da cidade e como condicionante do arranjo espacial dos elementos que a compõem. Assim, ao redor da estação central, configurou-se uma área especial, caracterizada por sua importância cultural e paisagística, e identificada pela concentração de atividades relacionadas com a ferrovia - como a Vila Belga, a Escola Estadual Manoel Ribas, a Sede da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, o Clube dos Ferroviários, a Escola Hugo Taylor e a própria Avenida Rio Branco (artéria principal de ligação entre o centro urbanos propriamente constituído e a estação férrea). (SCHLEE, 2001, p. 99-100)

O Partido Republicano Rio-Grandense contou desde o princípio com a participação dos políticos santa-marienses. Estiveram presentes em todos os Congressos do movimento desde sua fundação.

Os quatro primeiros Congressos foram de instalação, propaganda de idéias e candidaturas do partido. O 5º Congresso instalou-se em Santa Maria a 1º de outubro de 1887 em consequência da importância política local, sua posição geográfica e facilidade de comunicação por meio da ferrovia de que dispunha a cidade. Foi o mais importante, pois avançou muito. Foram aprovadas moções como a defesa da completa abolição dos escravos, o separatismo, o combate ao vagabundeio, e a organização do trabalho. O separatismo ocupou grande parte do congresso, pois era uma das bandeiras dos republicanos rio-grandenses. Era mais do que o fruto do calor momentâneo do movimento, era um tema histórico que se remontava ao período anterior à Revolução Farroupilha. Mas,

crescia, desenvolvendo atividades urbanas: o comércio, as indústrias e as artes, com influência germânica, e no meio rural: a agricultura, a pecuária, os engenhos, os moinhos. Também abriam-se estradas e construíam-se pontes.

A história política da cidade começa a 17 de maio de 1858, quando se instala a Primeira Câmara Municipal da Freguesia de Santa Maria, e seu primeiro Presidente foi seu comandante militar e intendente, o Coronel José Alves Valença eleito em 15 de abril de 1858.

O poder econômico, social e político na região, se distribuem entre os estancieiros, alguns deles altos oficiais da Guarda Nacional, e os inúmeros comerciantes da localidade, a maioria desses últimos, de origem alemã.

Na Guerra do Paraguai (1864-1870), participam muitos santa-marienses, de nascimento ou adoção. A maioria não voltou e isso fortaleceu o sentimento militar nacionalista local.

A política local saiu das mãos dos militares e passou para as mãos dos comerciantes e profissionais liberais, sem que, com isso, abandonassem as características liberais. Estes compunham a maioria da Câmara de Vereadores⁷⁰ de 1872.

A partir de 6 de abril de 1876, Santa Maria passou à categoria de Cidade. No mesmo ano, foi inaugurada a linha de telégrafo com a capital do Estado e no ano seguinte, teve início a construção da ferrovia para unir a cidade com Porto Alegre. Em 1820, chegaram os imigrantes alemães e, em 1878, começou a chegada de imigrantes italianos à região, ambos atraídos por terras devolutas de uma região pouco privilegiada do Planalto. Graças ao elemento imigrante e aos nacionais, em 1875, já se tinha, no Rio Grande do Sul, 37 vilas, decorrentes das quatro primeiras que foram: Porto Alegre, Rio Grande, Rio Pardo e Santo Antônio da Patrulha.

Segundo BOLFE (1997, p. 61), nesse contexto do século XIX, ativa-se um novo setor, o do transporte ferroviário, interligando mais ainda algumas cidades.

A ferrovia articulou de forma mais ágil a circulação das mercadorias de cidades do interior para os portos, o binômio porto-ferrovia desempenhou um

⁷⁰ Consejería

Culto Público - Santa Maria da Boca do Monte - Divisão

Limita-se ao Norte, pelo alto da Serra Geral, com a freguesia de São Martinho e Município de Cruz Alta; ao Oeste, pelo alto da Serra Geral em direção à barra do Toropi, no rio Ibicuí, e por este acima, onde faz barra o Banhado Grande, que desce da coxilha do Pau Fincado e por este, estrada geral e banhado de Santa Catharina, a barra deste rio Vacacaí Grande com a freguesia e Município de São Gabriel. Ao Sul, pelo Vacacaí Grande lado esquerdo com a freguesia de São Sepé e Município de Caçapava; ao Leste, pelo arroio do Só em rumo direito ao alto da Serra Geral e freguesia da Cachoeira. Desta divisa à Cachoeira distam 14 léguas e a Santa Maria, 6. Seria conveniente e natural que esta divisa partisse da picada da Restinga Seca em direção ao arroio que divide a fazenda de Francisco Rodrigues de Amorim com Santos Martins, e daí ao alto da Serra.

Não tem havido contestações com as paróquias limítrofes.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 50)

Extensão do município: mais ou menos 7 léguas N-S e 16 E-O; serras Geral, de leste a oeste; fontes termiais: não existem; rios: nenhum com navegabilidade; lagos: nenhum; pântanos: nenhum que mereça atenção; matas e bosques: na Serra Geral; [...]. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 51)

A partir de 1861, Santa Maria tinha o comando mais importante de Cavalaria da Guarda Nacional no Rio Grande do Sul.

Santa Maria viveu sob um forte controle do governo da província que lhe impedia a própria administração. Assim, em 1875, o espaço urbano expande seu espaço físico até o limite dado pelo Governo Provincial cujo documento estabelecia 10.890.000 metros quadrados de terras públicas, cedidas com o objetivo de integrá-las ao patrimônio da Vila de Santa Maria.

Cidade desde 1876, sofre com a crise em consequência da Guerra do Paraguai, e ainda mais com as lutas políticas dos últimos anos do Império, entre Conservadores e Liberais que dificultam seu progresso, mas não impedem que se conserve entre as primeiras do Estado. Segundo BOLFE (1997, p. 60)

O Município, ao se elevar à categoria de cidade, em 6 de abril de 1876, não teve benefício com a nova condição em relação à renda pública. Essa era arrecadada e canalizada para os cofres do Tesouro Provincial. Esse centralismo chegou ao ponto de o Governo Central interferir e cessar a extorsão (BELEÉM, 1989). Mesmo diante desse centralismo, a cidade

descendentes, alguns indígenas egressos do território missioneiro e pessoas vindas das mais diversas regiões do país e da província. (WITTER, 2001, p. 26-27)

Até o sacristão é um Alemão. [...]

Faz muito comércio de sal, e de outros gêneros de importação para a Cruz Alta, e para São Martinho. Os campos são muito bons, e o solo é muito fértil. Se se estabelecesse uma colônia, que alguns Alemães projetam fundar sobre a Serra, a pouca distância da povoação virá ser esta Freguesia muito farta, populosa e feliz.

[...] com a abertura da estrada do Pinhal, que conduz para o Município da Cruz Alta, que já está quase concluída, e que, o que enfecha sobre ela, evitando a volta pela Freguesia de São Martinho; [...]. A estrada, que comunica com a Vila da Cachoeira é excelente.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 40-41)

Desde então, pela própria situação geográfica, Santa Maria constitui-se num centro mercantil importante, junto aos demais centros como Cachoeira, Caçapava, Alegrete e São Borja. Partindo desse crescimento, em 17 de novembro de 1837, o governo da Província de São Pedro passa Santa Maria de Curato à Freguesia, denominando-a Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte.

Em 1857, Santa Maria emancipa-se administrativamente de Cachoeira e consegue destacar-se em pouco tempo entre as Vilas do Rio Grande do Sul.

Em 1859, ano em que aparece como município no relatório do Presidente da Província Joaquim Fernandes Leão⁶⁸, Santa Maria tinha a população de pouco mais de 5.000 almas, a grande maioria livre.⁶⁹ Nesse relatório comenta ainda:

⁶⁷ Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, natural de Porto Alegre (21/4/1817), graduou-se em Direito pela renomada faculdade de São Paulo (1841), foi promotor de justiça, juiz e finalmente desembargador. Na carreira política, foi eleito deputado provincial, presidente do Rio Grande do Sul por dois períodos (1851-52 e 1855) e presidente do Rio de Janeiro (1861-63). Suas anotações sobre as andanças pelo Rio Grande, realizadas por ocasião da campanha para deputado, serviram-lhe para a publicação *do Diário de uma Viagem no Interior da Prov.^a de São Pedro em 1856*, transcrito do original pelo santa-mariense Jango Fischer. Oliveira Bello criticou o sítio urbano, assentado na estreita colina que tem por linha de cumeada a atual rua do Acampamento e anotou que pelo menos metade de seus habitantes era de alemães. Também chamou a atenção do autor o mau estado de conservação da antiga capela, conhecida por Saint-Hilaire, e que se localizava no centro da atual avenida Rio Branco, com frente para a então rua da Igreja ou da Matriz (atual Venâncio Aires). (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 39)

⁶⁸ JOAQUIM ANTÃO FERNANDES LEÃO, nascido em Queluz, Minas Gerais (1809), Joaquim Antão Fernandes Leão foi um destacado político brasileiro do século XIX. Bacharel em Direito pela Faculdade de São Paulo (1833), tornou-se promotor em Ouro Preto, deputado provincial de Minas Gerais, por quatro legislaturas, deputado-geral, Ministro da Marinha, diretor das rendas internas do Tesouro Nacional e presidente das províncias do Rio Grande do Sul (1859-1861) e Bahia (1861-1862). Datado de 5 de novembro de 1859 e incluído na *Revista Comemorativa do Prineiro Centenário (1814-1914)*, um relatório do então presidente da Província do Rio Grande do Sul apresenta dados valiosos sobre o município de Santa Maria, na época de sua redação. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 49)

⁶⁹ Dos quais 966 eram escravos, entre os quais 20 libertos, e os demais eram imigrantes alemães e seus

Para comprovar esse fato, temos o relato do militar alemão Heinrich Trachsler⁶⁶ que passa por Santa Maria em 1828 e descreve a localidade como sendo

a praça mercantil das vilas circundantes [...]. Sua posição é relativamente vantajosa, pois está localizada, ao mesmo tempo, na estrada dos hervais e dos povoados das Missões brasileiras, e não longe da localidade de São Martinho, situada no alto da montanha (Cima da Serra) e ao norte.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 34)

A povoação sofreu com a Revolução Farroupilha (20 de setembro de 1835/18 de fevereiro de 1845) tanto pela fuga do povo quanto pela intranquilidade dos poucos habitantes. O povoado de Santa Maria, entre o período de 1835 e 1858, registrou um contingente populacional pouco significativo para o porte da cidade, apontando-se uma população total de 5.110 habitantes (1,78% do total da Província). Para o aglomerado urbano contabilizam-se, em 1835, 2.905 habitantes, que comparados à população de 1858 de 2.290 habitantes, comprova um decréscimo populacional. Neste período eleva-se à Freguesia com o nome de Santa Maria da Boca do Monte. Com o final das lutas, retoma o ritmo de crescimento, mantendo sua base econômico-comercial, principalmente, em consequência do contingente de alemães nativos ou de origem. Estes mantinham um ramo bem-diversificado, a sede do povoado possuía, segundo BELÉM (2000, p. 106): «[...] lojas de fazendas e miudezas, armazéns de secos, molhados e ferragens, tamancaria, oficinas de alfaiate, de ferreiro, de marceneiro, lombilharia, e a botica [...]».

Também o relato do político gaúcho Luiz Alves Leite de Oliveira Bello⁶⁷ que visita a povoação em 20 de agosto de 1856, conta que

⁶⁶ Heinrich Trachsler, natural de Zürich, nasceu a 24/1/1811 e faleceu, provavelmente em Paris, a 21/12/1868. De espírito aventureiro, deixou a Europa pelo porto de Bremen, no último dia de 1827, para engajar-se como soldado, no 28º Batalhão de Caçadores, no Rio de Janeiro. Após uma curta permanência na corte, partiu com a tropa para Santa Catarina, a bordo do navio Dom Pedro I, seguindo, por terra, para Torres e Porto Alegre, onde chegou a 9 de julho de 1828. Após alguns dias na capital da província, prosseguiu viagem pelo rio Jacuí, tendo conhecido Rio Pardo, Cachoeira e Santa Maria. Quando o Batalhão recebeu ordem de regressar, Trachsler decidiu desertar, passando a viver de expedientes, em cinco anos de andanças pelo Rio Grande do Sul e Uruguai. [...] Suas aventuras pelo Rio Grande do Sul, registradas em mais de 500 páginas de *Reisen, Schicksale und tragikomische Abenteuer eines Schweizers während seines Aufenthaltes in den verschiedenen Provinzen Südamerikas: Rio de Janeiro, Ilha Santa Catarina, Armação, São Pedro do Sul, Rio Grande, Corrientes, Montevideo, Buenos-Aires etc. in den Jahren 1828 bis 1835*, constituem um curioso retrato da terra gaúcha, na primeira metade do século XIX. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 33)

Segundo BOLFE (1997 p. 57), já no início do século XIX, a cidade de Santa Maria encontra-se com uma aglomeração urbana de pequeno porte que se estendia até a atual Avenida Presidente Vargas. Em 1810, a população contava com 700 habitantes. O crescimento do povoado recebia afluxo de açorianos que procediam das Comarcas de São Paulo (Curitiba, Paranaguá e Castro - hoje estado do Paraná), Rio Pardo, Cachoeira, Taquari, Triunfo e Viamão (Rio Grande do Sul). Passadas mais de duas décadas, Santa Maria já se constituía num centro agrícola, pastoril e de transações comerciais.

De 9 a 11 de abril de 1821, Santa Maria recebeu a visita do naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire⁶⁵ que ficou encantado com a beleza natural do sítio, contou umas trinta moradias e surpreendeu-se com o movimento de suas lojas. Como comenta MEDEIROS (1975, p. 83), as cidades e vilas não eram somente concentração de atividades comerciais e de riquezas acumuladas pelos estancieiros. Elas reuniam o povo das redondezas, aos domingos e dias santos; por elas passavam as autoridades mais importantes do País, quando visitavam a Província. As vilas e cidades eram também os focos por onde circulavam e se difundiam as idéias do Rio de Janeiro, São Paulo e outras províncias e de outros países.

O primeiro censo, em 1826, acusava 304 edifícios e, aproximadamente, 2.000 habitantes. Houve um incremento em 1828 com a chegada do 28º Batalhão de Estrangeiros, e do Primeiro Batalhão em 1831, os dois formados por alemães assalariados, contratados para lutar contra os orientais. Alguns se estabeleceram no povoado, dando início ao ciclo germânico na formação do povoado. Grande parte deles se dedicou ao comércio e atividades liberais.

⁶⁵ Augustin-François-César Provençal de Saint-Hilaire, nascido em Orléans (França) em 4/10/1779, já era um distinguido pesquisador do Museu de História Natural de Paris, quando veio para o Brasil em 1816, acompanhando o Duque de Luxemburgo, recém nomeado ministro francês no Rio de Janeiro. De suas andanças pelo país, publicou toda uma estante de relatos de viagens, que se tornaram verdadeiros clássicos neste gênero de literatura. Foi o primeiro a realizar uma expedição botânica ao interior do Rio Grande do Sul e autor de uma obra fundamental para a historiografia deste estado. Sua *Viagem pelo rio Grande do Sul*, empreendida nos anos de 1820-1821 e vinda a lume postumamente, é o mais ordenado e completo de seus livros de viagens, constituindo o “manual mais sadio e profundo para o estudo dos homens e das coisas rio-grandenses, para o exame das origens e dos destinos da nossa sociedade ou para a caracterização da vida em comum nos albores da nacionalidade brasileira”, segundo o depoimento do grande intelectual gaúcho Abeillard Barreto. (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 25)

Com a elevação de São João da Cachoeira à categoria de Vila e Município a 26 de abril de 1819, Santa Maria passou a ser seu quarto distrito, tendo dois subdistritos: Santa Maria e Pau Fincado.

A população, em seus primórdios, era originária dos lugares mais diversos. Romeu BELTRÃO (1979) publicou uma lista, extraída dos primeiros assentamentos de batismos, casamentos e óbitos, que revela a naturalidade de muitos moradores. Entre cento e setenta nomes com origem anotada, 32% vieram de outras capitânicas, como São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Minas Gerais, sendo a maioria paulista. Havia também portugueses, açorianos, espanhóis, argentinos e paraguaios, mas a maior parte, 55%, era natural de diferentes cidades e vilas da Capitania do Rio Grande, como Rio Pardo, Cachoeira, Viamão, Rio Grande, Triunfo, Santo Amaro, Porto Alegre, Santo Antônio da Patrulha e outros, sendo também citados vários índios missionários. (BRENNER, 1995, p.73)

Com a conquista das Missões Orientais, em 1801, por Portugal, e com a conquista de Cisplatina, em 1820 rumo à nova fronteira entre o Ibicuí e o Quaraí, espalhando-se a concessão de sesmarias, o Rio Grande do Sul passa a ter sua fronteira oeste e configuração próxima da atual. O rumo para oeste ocorreu em razão do comércio que se foi instalando, «[...] os negociantes mudarão de estrada, procurando encurtal-a por huma linha obliqua que vae agora terminar-se na Boca do Monte, ou Santa Maria; todavia ocaminho existe; [...] mas já não passa de huma picada, ou pelo menos assim o achamos em 1820» (DREY, 1839, p. 121 *apud* BERNARDES, 1962, p. 610). Assim, nasce Santa Maria por concessão de semaria e como linha de passagem dos comerciantes de gado.

Com base nesse fato e do interesse da metrópole, Santa Mara integra-se a Portugal diante da condição militar que lhe foi imposta e é designada pelo governo para ser o centro estratégico militar no sul do País e o acampamento toma forma de um povoado em constante expansão.

continuou desenvolvendo-se, sendo elevada a Oratório de Santa Maria em 17 de fevereiro de 1804. A licença temporária para Oratório Público fora concedida pelas autoridades eclesiásticas dois anos antes. A elevação do Oratório a Capela Curada do Acampamento de Santa Maria da Boca do Monte ocorreu em 27 de julho de 1812, mas foi somente um ano e meio depois, em 21 de janeiro de 1814, que o primeiro cura assumiu, abrindo o Livro do Tombo do Curato, que continuou dependente da Paróquia de Cachoeira, até Santa Maria tornar-se Freguesia, em 17 de novembro de 1837. A efetivação de Santa Maria como Capela Curada, quando o cura abriu o livro do tombo, registrando a Provisão, fez com que, cem anos depois, em 1914, as lideranças locais promovessem as comemorações do que equivocadamente chamaram de "Primeiro Centenário de Fundação da Cidade de Santa Maria".» (BRENNER, 1995, p.73)

Santa Maria mantendo-se ocupada por tropas militares, garantia à segurança do território com ponto estratégico. Mais tarde a área foi doada como sesmaria (1789), permanecendo ali um acampamento de militares para consolidar a posse do território.

O território santa-mariense estava na linha que separava os domínios da Espanha e Portugal, e havia, em São Martinho⁶¹, uma guarnição permanente de soldados espanhóis e índios missioneiros e outra, portuguesa, nas imediações da atual vila da Boca do Monte.

Por causa das contínuas divergências entre o comissário espanhol e o português, a 2ª Subdivisão Demarcadora de Limites⁶², sediada em Santo Ângelo, recebeu ordens de retroceder até a guarnição portuguesa do Passo dos Ferreiros. Acamparam na estância do padre Ambrósio onde, atualmente, está a Rua do Acampamento, dando origem ao Acampamento de Santa Maria da Boca do Monte, núcleo que deu origem à atual cidade. Com sua partida depois de quatro anos⁶³, permaneceram ali famílias de indígenas, agricultores e operários procedentes das Missões Orientais.

Pouco a pouco os abrigos provisórios do acampamento foram transformados em construções mais sólidas, alinhadas nas primeiras ruas, a de São Paulo, atual Acampamento; a Pacífica, atual Dr. Bozano e a Estrada da Aldeia, hoje Avenida Presidente Vargas.

A luta contra os orientais foi transformando o local em um centro de atividades militares, enquanto que seu comércio, com as povoações da fronteira, tinha grande movimento.

O Oratório do Acampamento de Santa Maria da Boca do Monte que, segundo BELÉM (2000, p. 55), contava com, aproximadamente, 800 almas, passou, em 1810, a Capela e, em 1812, à Capela Curada⁶⁴.

⁶¹ Sobre a história de São Martinho ver SANTOS, 1984, p. 29-35.

⁶² «A expedição da Comissão Demarcadora era composta de oficiais, engenheiro, cirurgião, técnicos, capelão, artífices, soldados, escravos dos oficiais e peões, inclusive índios. Vários integrantes estavam acompanhados de mulheres e filhos, somando mais de cem pessoas.» (BRENNER, 1995, p.72)

⁶³ «De novembro de 1797 a fins de setembro de 1801, permaneceu, em Santa Maria, a Partida da 2ª Subdivisão Demarcadora, elaborando mapas e mais documentos que deveriam ser apresentados ao governo português por intermédio do Vice-rei do Brasil.» (BELÉM, 2000, p.39)

⁶⁴ «Por provisão de 27 de julho de 1812 a Capela de Santa Maria da Bôca do Monte, iniciada em 1810, foi declarada Curada, isto é, atendida por um sacerdote fixo.» (ABREU, 1958, p. 153) «A pequena aldeia

dados concretos sobre este período, se considerará o surgimento de Santa Maria a partir do primeiro registro escrito que se conhece sobre a região⁶⁰.

Esse registro data de 15 de abril de 1787, e pertence ao engenheiro e astrônomo José de Saldanha chegado ao local à frente da Comissão Demarcadora de Limites entre Espanha e Portugal, instituída pelo tratado de San Idelfonso (1777). Ele acampa na margem ocidental do passo sobre o arroio de Santa Maria, hoje Passo da Areia, e descreve o sítio com o nome de Rincão de Santa Maria, sem comentar a existência de qualquer povoado de índios ou brancos.

Em 1789, Francisco Antônio Henriques de Amorim recebeu em sesmaria o Rincão de Santa Maria, mas logo o vendeu ao padre Ambrósio José de Freitas (ver Figura 39, p. 94).

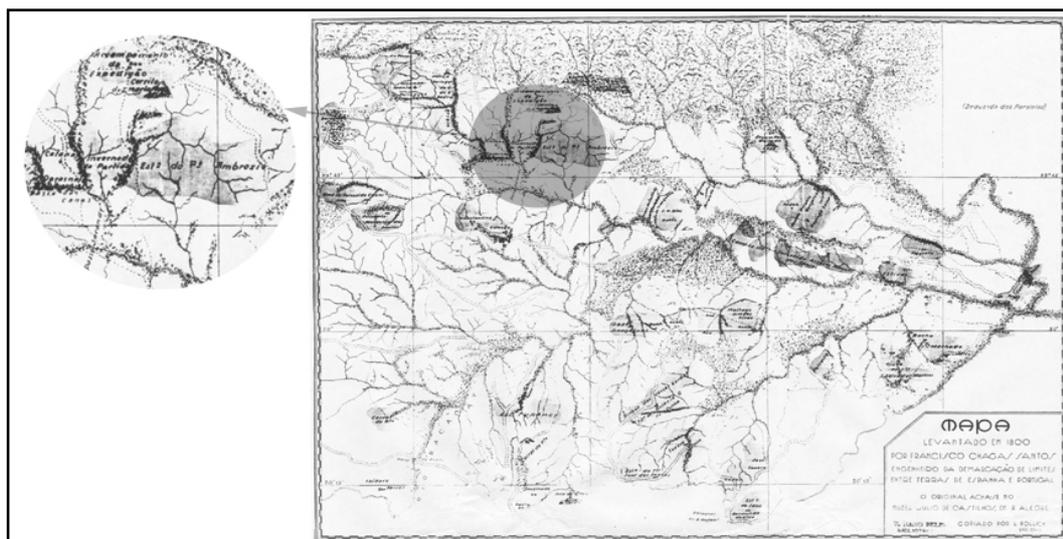


Figura 39: **Sesmaria do Rincão de Santa Maria (Padre Ambrósio).**

Fonte: BELÉM, 2000, p.32a.

A partir de 1789, o território atual do município estava quase todo distribuído em sesmarias. Segundo BERNARDES (1985, p. 175),

⁶⁰ «[...] Santa Maria não teve uma fundação oficial, assinalada em documentos ou marcos de pedra. Os antecedentes históricos remetem inicialmente à presença de tribos indígenas que perambulavam pela região, depois ao período missionário e, finalmente, aos trabalhos de reconhecimento geográfico e demarcação de fronteiras entre Portugal e Espanha, decorrentes do Tratado de Santo Ildefonso.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 13)

Capítulo 2

PROCESSO DE OCUPAÇÃO E FORMAÇÃO TERRITORIAL DA CIDADE DE SANTA MARIA

2.1 CRONOLOGIA HISTÓRICA DA CIDADE DE SANTA MARIA

Santa Maria, situada na região central, é ponto estratégico e geográfico do Rio Grande do Sul.

A origem da cidade, segundo autores, remonta a um posto de índios denominado Guarda de Santa Maria, pertencentes à estância missioneira de São Luis ainda que «é de estranhar que a ele não faça referencia José de Saldanha⁵⁸, em seu Diário Resumido, conquanto seja admissível tal início, que explicaria muito bem o topônimo Santa Maria, tão do gosto dos padres da Companhia de Jesus.»⁵⁹ (BELTRÃO, 1958, p. 17). Por falta de documentação e

⁵⁸ «José de Saldanha (1758 - 1808). Nasceu em Lisboa tendo embarcado para o Brasil em 05 de março de 1782, precisamente na época da Comissão de Demarcação de 1781, quando realizou trabalhos tanto no litoral como nas missões e região de cima da Serra. Sua produção foi enriquecida por inúmeros diários, relatórios e observações detalhadas sobre o terreno e memórias diversas sobre a vida e a terra que palmilhou por mais de vinte e cinco anos.» (Macedo, 1993, p. 21) «José de Saldanha nasceu em Lisboa, provavelmente em 1758 e faleceu em Porto Alegre a 28/5/1808. Bacharel em Filosofia e Matemática, participou como geógrafo e astrônomo das duas primeiras Partidas Demarcadoras no Rio Grande do Sul, desenvolvidas de 1786 a 1788. Tendo ingressado como civil, o Dr. Saldanha recebeu a 1/3/1790 a patente de capitão de infantaria, com exercício de engenheiro, sendo promovido a sargento-mor de engenharia a 8/1/1806. Homem inteligente, culto e observador, costumava registrar em Diário as atividades desenvolvidas e todas as informações que conseguia obter, as quais viriam constituir o material básico para os relatórios das Partidas. Seu *Diário Resumido e Histórico da 1ª Divisão da Demarcação d'América Meridional* compreende o período de 4/11/1786 a 10/11/1787. Firmado no Acampamento geral do Monte Grande (atual Santa Maria), por Sebastião Xavier da Veiga Cabral da Câmara, primeiro comissário da Demarcação, e pelo próprio Dr. José de Saldanha, este *Diário* significa, além de documento geográfico fundamental, uma valiosa contribuição etnográfica, zoológica e histórica.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 23)

⁵⁹ «é de estranhar que a ele não faça referencia José de Saldanha⁵⁹, em seu Diário Resumido, conquanto seja admissível tal início, que explicaria muito bem o topônimo Santa Maria, tão do gosto dos padres da Companhia de Jesus.» (BELTRÃO, 1958, p. 17)

quase duzentos anos mais tarde – foi a responsável pela completa conquista social, econômica e cultural do Rio Grande do Sul.

O trem lançou as sementes do progresso em cada parada ou estação. Povoados foram surgindo ao longo das ferrovias que, até as primeiras décadas do século XX, constituíram o único vínculo de ligação do interior com a capital. E, com os povoados e vilas surgiram escolas, hospitais, igrejas, casas de comércio, pequenas indústrias, frigoríficos, cooperativas, melhoramentos agrícolas e pastoris.

A dominação da estrada de ferro permaneceu forte por cerca de sete décadas, somente deixando-se vencer pelas modernas rodovias que passaram a cortar todos recantos do Estado.

possibilitaram o desenvolvimento de núcleos urbanos, novamente aos moldes das antigas rotas fluviais, com o diferencial do ritmo: uma velocidade muito maior de crescimento das cidades foi agregada, por causa do fato das comunicações adquirirem uma velocidade muito maior e agregando ares de modernidade às localidades, agora muito mais próximas da capital. Foram agregadas também qualificações dos serviços e melhoria das habitações, em conseqüência do crescimento econômico e social propiciado pelo trem.

Em cada estação foram construídas estradas vicinais que as ligavam à fonte produtora, servindo como via de escoamento local das mercadorias e propiciando principalmente a formação de aglomerações urbanas em torno destas.

Temos, no Rio Grande do Sul, diferentes fatores que motivaram a implantação da rede ferroviária. O primeiro deles foi a ampliação do mercado regional, buscando o incremento da produção o que leva à ampliação das áreas produtivas que, por sua vez, gera a necessidade de ampliação do ramal ferroviário, num processo absolutamente dialético. O outro fator foi a necessidade de proteção das fronteiras, pois a rede gaúcha, diferentemente de outras regiões do País, que não faziam fronteira com outros países, serviria como fator de integração, ligando o Estado ao restante do País, tornando-se um projeto basicamente estratégico, incentivando a imigração que conteria o comércio ilegal uruguaio na fronteira.

Porém, o que começou como estratégia, terminou por configurar-se como integração territorial, com importância que ultrapassava o mero meio de transporte, pois, em seu caminho, surgiram vilas de trabalhadores (urbanos e não-rurais), alterando o modo de vida rural do Rio Grande do Sul. Esses trabalhadores dependiam diretamente da ferrovia, o que levou à construção de conjuntos habitacionais para prover a demanda por moradias.

Na cidade de Santa Maria, configurada na época como importante centro ferroviário do Rio Grande do Sul, o papel da ferrovia em sua urbanização é inquestionável, assim como é indiscutível o papel da ferrovia no crescimento da cidade e como condicionante do arranjo espacial dos elementos que a compõem.

Para concluir, temos, como verdade incontestável, que a ferrovia no extremo sul do país – região que, em relação aos demais Estados brasileiros, teve a sua colonização completada

Tudo dava novo incremento à vida econômica das cidades, à sua atividade social e cultural. (XAVIER, 1964, p. 83)

É inquestionável, pois, a importância da implantação de redes ferroviárias no desenvolvimento e/ou crescimento urbano das cidades em geral, tendo em vista os aspectos econômicos e sociais que traz em si. A implantação da ferrovia traz consigo um contingente humano significativo, com realidades sociais, econômicas e históricas diferenciadas, que, ao se aglutinarem em determinado local, passam a produzir um desenvolvimento histórico novo o qual produz um espaço geográfico e/ou urbano.

Analisando-se a implantação de ferrovias, constata-se que esta permitiu a proliferação de diversas cidades e seu crescimento, tendo em vista a criação de novas rotas de circulação, tanto de mercadorias como de pessoas, concentrando, além disso, em volta de suas estações atividades comerciais que geraram grande fluxo de riquezas,

terminando por favorecer o surgimento de aglomerações, em reflexo da demanda por mão-de-obra para sua construção e, posteriormente, via atrativos econômico-comerciais, gerando crescimento e antagonismos, num intenso processo dialético, pois, assim como melhora o desempenho econômico e social das populações assentadas, também gera mudanças nem sempre positivas para esta mesma população, tendo em vista seus valores culturais intrínsecos.

Pode-se dizer que o papel exercido pela ferrovia do século XIX até princípios do século XX compara-se e substitui, de certa forma, o papel exercido pelos transportes fluviais no período compreendido desde a Antiguidade até a época do Mercantilismo, os quais se configuraram importante fator de crescimento e diversificação comercial e cultural, servindo de pólo catalizador da economia. A influência que a evolução dos meios de transportes, calcada na evolução tecnológica, na máquina a vapor associada aos trilhos, teve no desenvolvimento urbano e regional, facilitando e ampliando os deslocamentos através de diferentes regiões e países, associou o sistema ferroviário de forma indelével à idéia de progresso e modernidade. (MÜLLER, 2001).

Dos setores econômicos, o mais importante, e que atraiu maiores capitais, foi o ferroviário. Ele foi importante como fator de interiorização do País, deixando o litoral de ser o único pólo econômico, social e cultural.

Segue MÜLLER (2001), afirmando que, durante o século XIX, muitas cidades surgiram nas rotas das estradas de ferro, pois as necessidades técnicas de abastecimento da locomotiva e os cruzamentos de linhas a cada 15 km levaram à criação de estações as quais

em 1894, Passo Fundo em 1900, Marcelino Ramos em 1910. Um ramal uniu Cruz Alta a Ijuí em 1911, a Santo Ângelo em 1915 e a Santa Rosa em 1940.

Não sendo as carroças suficientes ao transporte dos produtos, os colonos eram obrigados a vender apenas os produtos mais compensadores. Graças ao estabelecimento da estrada de ferro, a produção, em 1912, aumenta. Aumentando a capacidade dos transportes, a relação entre a exportação e a produção sobe de 33% para 60%, e a relação entre a importação e a exportação de 75% para 80%: o nível de vida, na colônia, eleva-se com o progresso do comércio, graças ao dos transportes.

O quadro abaixo resume sua evolução, do décimo terceiro ao décimo oitavo ano.

Ano	Prod. Contos	Export. Contos	Exp./prod. %	Imp. Contos	Imp./Ex. %	Pop.	Exp. Trab. mil-réis
1913	1355	657	48	1950	300	18000	36
1914	2100	999	47	1100	110	24300	41
1915	2600	989	38	950	96	27000	36
1916	2900	1300	44	1050	80	27300	49
1918	3600	2226	54	2000	89	32000	69

Tabela 5: **Evolução dos transportes.**

Se a prosperidade de uma região agrícola está ligada, sobretudo, à exportação de produtos compensadores, a estrada de ferro permitiu a elevação do nível de vida dos camponeses e comerciantes rurais que ela ligava ao resto do Rio Grande do Sul e aos principais mercados.

Sendo assim,

[...] os primitivos transportes foram realizados em carrêtas que, numerosas, partiam em caravanas. Depois das primeiras veredas abertas pelos animais e tropas, foram as carrêtas as demarcadoras de estradas, as quais viriam a se constituir no eixo de desenvolvimento das atuais auto-estradas. Mais tarde vieram as DILIGÊNCIAS, acelerando a locomoção de passageiros. O transporte por águas foi também utilizado desde cedo, aproveitando-se a Lagoa dos Patos e depois o Jacuí, que se constituiu numa verdadeira estrada líquida. No fim do século XIX as vias de comunicação são melhoradas com o surgimento das estradas de ferro, revolucionando os meios de transportes.

essa via férrea, que serve algumas das antigas colônias alemãs, foi quase a única construída por motivos econômicos, permanecendo isolada por muito tempo.

O resto da rede férrea rio-grandense, estabelecido, antes de tudo, por razões estratégicas, foi construído muito lentamente. Sua linha-tronco Porto Alegre-Uruguaiana, começada em 1877 em Margem, à margem direita do Taquari, atingiu Cachoeira em 1883 e Santa Maria em 1884, mas Cacequi só em 1890, e Alegrete e Uruguaiana, finalmente, em 1907. Quanto à ligação Porto Alegre-Margem, fez-se por barco, até que se construíssem, em 1910, a linha Porto Alegre-Montenegro-Santo Amaro e a ponte sobre o Rio Taquari. As colônias do Vale do Caí só foram, pois, ligadas a Porto Alegre muito tarde (1909-1910), como Santa Cruz à linha principal, da qual, entretanto, não ficava senão a 35 quilômetros (1905). As colônias do Taquari, estas jamais foram compreendidas na rede ferroviária, que modificou a organização das trocas num certo número de antigas colônias.

Caí cujo porto servia uma imensa área do interior (até Caxias do Sul) e que, disso tirava sua prosperidade comercial, foi vítima de uma verdadeira imobilidade em benefício da via férrea cuja abertura o feriu de morte (1910-1911).

São Leopoldo, Novo Hamburgo e Taquara conheceram alternativamente a prosperidade de testa de linha, o desenvolvimento do comércio e, mais tarde, o da indústria e a expansão urbana que a estrada de ferro favorecia; essas cidadezinhas adquiriram mesmo um impulso suficiente para resistir à perda de tráfego que representava cada prolongamento da linha.

Infelizmente para as outras, a estrada de ferro não favoreceu senão algumas das antigas colônias, experimentando a maior parte delas dificuldades de transporte cada vez mais graves à medida que se distanciavam do rio. O obstáculo oposto pelo escarpamento da Serra não desaparecera em face da colonização do pé-da-serra, visto que os vales médios, em virtude de seus perfis, jamais foram vias de comunicação.

E, para que o Planalto começasse a ser realmente integrado no resto do Rio Grande do Sul, foi preciso esperar a construção de uma via férrea ligada à linha-tronco Porto Alegre-Uruguaiana. A grande linha de estrada de ferro partiu de Santa Maria, tocando Cruz Alta

ano de 1856; também foram alemães que organizaram as empresas de navegação cedo reunidas na Companhia Fluvial, sob a direção de F. Haensel. Depois de dissolvida esta, surgiram as companhias que existiram quase sob a mesma forma, de 1890 ao presente. Foram constituídas por verdadeiras dinastias de armadores teuto-brasileiros.

O tráfego aumentou muito. A navegação fluvial conservou, portanto, um papel importante, sobretudo com respeito à expedição dos produtos de baixo peso, ou de pequeno valor, sob grande volume. Esse papel foi essencial no desenvolvimento das antigas colônias.



Se a influência da distância entre o campo e o embarcadouro é tão sensível hoje, ela o foi mais ainda no começo da colonização. Toda a produção agrícola das antigas colônias esteve, até fins do século XIX, submetida à influência dos mercados locais que eram portos como Cachoeira, Rio Pardo, Estrela, Lajeado, Taquari, Montenegro, Caí, São Leopoldo. Se os transportes fluviais eram relativamente fáceis, em compensação, a extensão dos trajetos era consideravelmente aumentada pelas curvas e meandros que descrevem os rios.

A primeira via férrea rio-grandense foi precisamente traçada como a corda do arco descrito pelo Rio dos Sinos. Iniciada em 1869, ligou Porto Alegre a São Leopoldo em 1874 e a Hamburger-Berg em 1876. Prolongada, depois, até Taquara em 1903, só galgou o Planalto em 1924 e parou em Canela. Desempenhou um papel muito ativo até Taquara e contribuiu para abastecer Porto Alegre de leite fresco, por meio da região de Gramado-Canela. Mas,

Só o transporte, valoriza o produto, onerando-o com seu próprio custo muito alto. Ora, no fim do século XIX, o transporte de um saco custava, em média, duas vezes mais caro da colônia ao embarcadouro do que deste a Porto Alegre, numa distância de dez a vinte vezes superior.



Figura 37: **Carroça colonial.**

Fonte: GUTIERREZ & GUTIERREZ, 2000, p. 56.

Até a chegada do caminhão, foi o preço do transporte ao cais do porto ou à estação de estrada de ferro que mais duramente prejudicou o desenvolvimento das colônias, não obstante, os progressos técnicos realizados, desde o começo do século XIX, nos transportes à grande distância.

Isso não era previsto pelo corpo técnico do governo, como se pode ler no relatório sobre vias de comunicação, apresentado pelo engenheiro MARINHO FILHO (1887, p. 13) em 30 de janeiro de 1884:

Desde que se possa compenetrar o Governo de que, com a abertura ao trafego da estrada de Porto-Alegre a Uruguayana até á cidade de Santa Maria (o que espera-se terá lugar em Maio do corrente anno) ficará sendo esta cidade o centro de consumo dos productos coloniaes dessa região (Missões), terá a solução do problema que resolverá a duvida a respeito de sua colonisação, porque forçosamente será levado a considerar que a distancia não influirá tão grandemente no preço dos productos, attentas as outras colonias que prosperam, estando, aliás, afastados mais de 20 leguas dos centros de consumo, o que aliás se explica pelas boas estradas, facilitando e diminuindo as distancias entre os centros de produção e de consumo.

Os primeiros imigrantes foram conduzidos em barca, de Porto Alegre a São Leopoldo, podendo-se ver nisso um símbolo do papel fundamental da navegação em seus estabelecimentos (ver Figura 38, p. 87).

Os nomes dos imigrantes I. Rasch (o primeiro comerciante de São Leopoldo) e J. F. Selbach permaneceram como os dos criadores das empresas de navegação no Rio dos Sinos e no Caí, com gabarras de sua própria fabricação. Do mesmo modo, foi um alemão (Becker) que criou uma das primeiras oficinas de construção naval em Porto Alegre, no

A borda da Serra constituía um obstáculo não só à passagem da Depressão Central para o Planalto, mas também às comunicações terrestres de um a outro vale. As linhas de divisão das águas faziam de cada bacia fluvial uma unidade econômica. Cada riacho exigiu vaus empedrados ou pequenas pontes. Os rios continuavam mais difíceis de transpor.



Figura 36: **Relevo do Rio Grande do Sul.**
Fonte: KRÄMER, 1992, p.27.

As picadas de São Leopoldo só podiam ser atingidas pelos animais de carga. O Governo emprestou os cavalos de Estância Velha para o transporte das colheitas, mas a Revolução Farroupilha obrigou os transportadores a adquirir suas próprias bestas de carga.

Esse sistema existiu em todas as antigas colônias, até a instalação das estradas. No início do século XX, ainda, os colonos das zonas mais acidentadas não tinham senão esse meio à sua disposição. Os colonos italianos tiveram de recorrer a ele até à abertura da linha de estrada de ferro. Do mesmo modo, enfim, foi ele usado, em muitas das novas colônias. A albarda nunca permitiu transportar mais de dois sacos de 60 quilogramas por animal, e cada animal não podia percorrer mais de oito léguas (48 quilômetros) diários. Custava, pois, muito caro.

Quando as picadas se tornaram estradas, a carroça adquiriu capital importância, conservando-se durante quase um século nas antigas colônias. De 1860 a 1900, as exportações e as importações multiplicaram-se. A prosperidade é, pois, tanto maior quanto mais importantes são as trocas. Mas, estas dependem das possibilidades de transporte. Ora, o instrumento principal é ainda a carroça. A carroça colonial, de quatro rodas e de madeira, introduzida pelos imigrantes, é maior que a carroça gaúcha (ver Figura 37, p. 86). Mas, pode transportar apenas vinte e cinco sacos, isto é, 1.500 quilogramas no máximo. Não anda mais depressa que a mula, muitas vezes menos, por pouco que se atole ou haja enchente.

duas zonas, uma de 350 quilômetros por 75, outra de 300 por 150. Por isso, os fenômenos de povoamento e de exploração do solo tiveram uma amplitude que não pode ser comparada com a que tiveram nos países europeus.

Seria necessário, ainda, considerar de preferência às distâncias práticas, às que resultam da proporção entre o espaço e os meios de comunicação. Ora, no começo do século XIX, os imigrantes alemães, como os gaúchos, dispunham somente do cavalo de sela, da carreta a bois ou a mulas, e do barco a remo ou à vela (ver Figura 35, p. 84).



Figura 35: Meios de comunicação.
Fonte: ROCHE, 1969, p. 4.

Difícilmente, imagina-se a influência da distância sobre a situação econômica e sobre a vida cotidiana dos colonos. Imagina-se, por exemplo, a sorte de um habitante de uma picada de São Leopoldo que, para dar cumprimento a um ato administrativo ou judiciário, devia vencer a pé ou, no melhor dos casos, a cavalo, uma distância de 65 quilômetros, isto é, a de Paris a Fontainebleau.

Além disso, o avanço da frente pioneira aumentou regularmente a incidência do fator distância sobre a comercialização dos produtos agrícolas, uma vez que se afasta progressivamente do mercado principal. As primeiras colônias do pé-da-Serra foram abertas a uns trinta quilômetros de Porto Alegre; as seguintes, sempre mais longe, para Oeste, como Santa Maria a 270 quilômetros; as novas colônias, as que foram estabelecidas a partir de 1890, no reverso do Planalto, acham-se ainda mais afastadas de Porto Alegre, por onde se exportavam as madeiras, os cereais, o fumo, o vinho e os outros produtos de sua agricultura. Se o quilômetro, em qualquer circunstância, permanece o inimigo número um do agricultor, a **maldição da distância** pesou tanto mais duramente sobre os colonos quanto mais a região estava separada pelo relevo (ver Figura 36, p. 85) e os meios de transporte foram muito tempo precários.

- c) A perda para franceses e belgas do controle dos títulos de algumas companhias por parte dos americanos.

Durante a Primeira Guerra Mundial, ondas de greve afetaram o Estado, culminando em 1917, com uma greve geral que paralisou a capital. Os operários se encontravam organizados em sindicatos profissionais. Junto com as tendências socialistas e anarquistas, registrava-se a atuação predominante dos anarquistas sindicalistas.

Esse grupo liderava os operários gaúchos e controlava a Federação Operária do Rio Grande do Sul, fundada em 1906. Considerava a greve a forma de expressão operária mais eficiente para solucionar desajustes existentes entre capital e trabalho. Eram favoráveis às negociações diretas entre patrão e empregado, recusando a interferência do governo nestas questões. Aconselharam a não-afiliação política partidária dos operários. A ideologia positivista nesse estado desempenhava o papel de mediador no conflito social a fim de possibilitar o desenvolvimento de acumulação privada de capital.

Na greve de 1917, o Governador Borges de Medeiros impediu o recrudescimento do conflito ao intervir junto aos industriais a favor dos operários, mas na greve dos ferroviários, em outubro do mesmo ano, apoiou o movimento para assim solidificar seus argumentos de que a companhia belga, concessionária estrangeira que explorava a ferrovia, operava com deficiência e deveria ser absorvida pelo Estado. Nas greves de 1918 e 1919, reprimiu, com violência, o movimento que, por sua amplitude, ameaçava a ordem vigente.

1.3.1 Influência da Implantação da Ferrovia no Rio Grande do Sul

O que mais surpreende o europeu, quando toma contato com o continente americano, é a imensidão do espaço e a dificuldade das comunicações.

Com efeito, deve-se lembrar que a superfície do Brasil tem 8.511.000 quilômetros quadrados e que representa dezessete vezes a da França. O Rio Grande do Sul, com seus 267.455 quilômetros quadrados, é do tamanho da metade da França; tem a forma de losango cujas diagonais medem 750 quilômetros. As colônias alemãs, nele, ocupavam

A crise dos transportes ferroviários no Rio Grande do Sul teve, na relação contratual da *Compagnie Auxiliaire* com a *Brazil Railway*, uma das causas mais importantes⁵⁷.

A falta de vagões para o transporte de mercadorias levou muitas empresas a fecharem suas portas, pois de nada servia produzir se não havia transporte para a produção. A deterioração e o atraso da chegada das mercadorias a seus destinos levou à perda de mercados consumidores. Atrasos e acidentes por falta de manutenção das vias ou dos trens, assim como a falta de higiene demonstram a crise do transporte de passageiros.

Internamente, a crise de organização se refletiu na classe operária, gerando problemas sociais pelo desemprego, salários baixos e péssimas condições de vida para os trabalhadores.

Isso levou às greves de julho e outubro de 1917, com perdas significativas para o comércio e indústria do Estado. As acusações feitas à diretoria da companhia pelos trabalhadores, se somaram às da imprensa. As manifestações acabaram por chamar a atenção do governo e da alta cúpula da companhia que tiveram que intervir para dar uma solução ao problema.

Essa greve revelou uma posição firme e a pressão da classe dominante gaúcha a favor dos grevistas, deixa entrever alguns princípios do governo em relação à ferrovia rio-grandense.

Com a Primeira Guerra Mundial, diminuiu o prestígio do Sindicato Farquhar e foram entrando em colapso suas empresas no Brasil. As causas foram:

- a) A campanha contrária movida pela corrente ruralista, que defendia a economia agrícola e acreditavam que a industrialização era sinônimo de penetração estrangeira.
- b) O fato da guerra não seguir permitindo o investimento de capitais, pelos países estrangeiros, nas companhias do sindicato.

Lumber and Colonization Co., que controlava a madeira do Paraná. Todas funcionavam com capital estrangeiro. Por sua vez, a Brazil Railway, além de apossar-se da rede ferroviária do Rio Grande do Sul, arrendou a Sorocabana de São Paulo, que fazia ligação entre o Estado gaúcho e o paulista. Como vimos, era bastante importante o papel do sindicato americano no Brasil e ele será responsabilizado, tanto pelos intelectuais políticos como pelos industriais brasileiros, pela bancarrota nacional dos transportes e pela penetração estrangeira no Brasil. » (KLIEMANN, 1977, p. 174-175).

⁵⁷ Ver: LA RÉORGANISATION, 1917, p. 15.

A companhia foi administrada pelos belgas até 1911, quando, em razão do maior número de títulos, os norte-americanos passaram a administrá-la, até que, em 1919, novamente os belgas assumiram a companhia.

Nessa última fase, os franceses e belgas interessaram-se um pouco mais pela *Compagnie Auxiliaire*, mas já era tarde. O problema não tinha volta. A perturbação de todos os setores da vida rio-grandense acelerou o processo de deteriorização da companhia e a insatisfação das classes trabalhadoras, industriais e comerciais.

O arrendamento, que deveria terminar em 1958, não ocorreu porque, em 1920, o governo do Estado decidiu assumir a ferrovia rio-grandense.

3 Brazil Railway Company

A companhia ferroviária rio-grandense passou, em 1911, as mãos do Sindicato Farquhar que, buscando prover o Brasil de um sistema ferroviário, criou a *Brazil Railway* com 70% dos títulos da *Compagnie Auxiliaire*.

Esse sindicato, com vários monopólios de iluminação, telefônica, construções de portos e ferrovias, companhias de navegação e de exploração de borracha e madeira, era bastante importante no Brasil e foi responsabilizado pelos políticos e pelos industriais brasileiros da quebra nacional dos transportes e pela penetração estrangeira no Brasil⁵⁶.

3º) A alteração do preço e do prazo do arrendamento. II - O arrendamento que deveria terminar a 15 de março de 1958 foi dilatado por mais 10 anos, isto é, até 15 de março de 1968. III - O preço do arrendamento constará de: a) uma quota fixa anual igual a soma das quotas a-b-c-d-e, designadas na cláusula IX do contrato de 19 de junho de 1905, que fôr apurada em 31 de dezembro do corrente ano; b) quinze por cento da renda bruta anual, de todas as linhas que exceder de vinte mil contos de réis; c) vinte por cento da parte da renda líquida anual que exceder de doze por cento do capital fixado pela forma indicada na cláusula VIII do contrato de 19 de junho de 1905. A cláusula V, refere-se ao material, ao qual a Companhia se obrigava a adquirir por conta do seu capital, bem como aos melhoramentos a serem executados (FORTES, 1964, p. 18).

⁵⁶ «A *Compagnie*, inicialmente de capital belga, ligou-se ao sindicato Farquhar. Este, visando prover o Brasil de um sistema ferroviário, criou a *Brazil Railway* à qual foram anexadas, em 1913, mais de 70% das ações da *Auxiliaire*. Este sindicato, sinônimo do "imperialismo ianque" na época, chegou a possuir vários monopólios: a concessão dos serviços de iluminação do Rio de Janeiro, a *Light Power Co.*; a Companhia Telefônica Brasileira, conseguida através de negociações com o *Deutsches Bank*; a *Bahia Tramway Light Power*, a *Bahia Gas Co.*; a *Compagnie d'Éclairage de Bahia*; a concessão de obras do Porto de Belém, Porto de Pará; a concessão de obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a *Mamoré Railway Co.*; a *Compagnie Française du Porto de Rio Grande do Sul*; a Companhia de Navegação do Amazonas; a *Amazon Lands Colonization Co.*, que explorava a borracha na região; e a *Southern Brazil*

Os jornais da época, até os contrários ao arrendamento que viam nele a submissão ao estrangeiro, referiam-se com entusiasmo às reformas. Informavam sobre a construção de moradias para os empregados da empresa e sobre a importação de material estrangeiro pela companhia.

Segundo vários autores, os problemas com a companhia começaram quando esta decidiu centralizar a administração da rede e transferir os escritórios para a cidade de Santa Maria. Essa medida era boa para a companhia e para Santa Maria, mas ruim para a periferia que, como grandes centros produtores para exportação, sofreram o atraso e dificuldades por estarem longe do centro de comando de operações e estarem entregues a funcionários subalternos. Os serviços mais simples se tornaram complicados e atrasados. Muitas foram as reclamações do comércio, pela concorrência de outros centros e dos portos que viam seu trabalho prejudicado.

A instalação de armazéns próprios pela companhia, com a desculpa de subministrar gêneros ao seu pessoal, levou a decepção ao comércio pela concorrência (ver Figura 34, p. 80). Tirando proveito do monopólio de transportes ferroviários, dava preferência aos seus interesses comerciais.

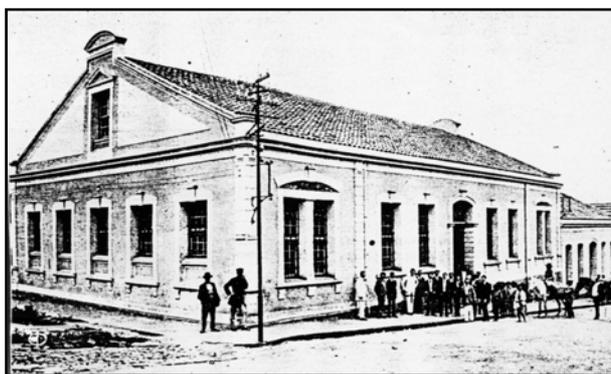


Figura 34: Armazém da cooperativa dos empregados da ferrovia.
Fonte: Revista *Commemorativa do primeiro centenário da fundação da cidade de Santa Maria (1814-1914)*. Porto Alegre: Globo, p. 97 “não paginado”.

Todos esses acontecimentos se foram somando pouco a pouco e provocando transtornos à vida econômica e muito mal-estar social.

Erros contratuais de arrendamento levaram, a 11 de dezembro de 1911, à revisão do contrato, pelo Decreto n. 1.901 de 8 de novembro do mesmo ano, com a *Compagnie Auxiliaire*.⁵⁵

⁵⁵ Principais cláusulas de revisão do contrato de 1905: I - O contrato de revisão tem por objeto: 1º) Unificação e redução das tarifas; 2º) Execução de diversos melhoramentos e aquisição de diversos materiais;

Em 1901, o governo aprovou a transferência dos escritórios da Margem do Taquari para Santa Maria onde se fundiu com os escritórios da *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* ali instaladas.

Havendo o governo federal assumido os trechos de Rio Grande a Bagé e de Santa Maria a Passo Fundo; e como acabava o contrato do trecho de Porto Alegre a Uruguaiana com a *Compagnie Auxiliaire*, decidiu arrendar todos os trechos de ferrovia a uma única companhia.

O bom desempenho financeiro da ferrovia administrada pelos belgas foi um importante instrumento para a formação da rede rio-grandense e, condicionante para a transferência de todas as ferrovias para o controle da *Compagnie Auxiliaire*. Com a autorização do Presidente da República no Decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905, foi contratado, com a *Compagnie Auxiliaire* no dia 19 de junho de 1905, o arrendamento das seguintes linhas:

- Rio Grande a Bagé (em tráfego);
- Santa Maria a Passo Fundo (em tráfego);
- Alegrete a Uruguaiana (em tráfego);
- Margem do Taquari a São Leopoldo (em construção);
- Cacequi a Alegrete (em construção);
- Cacequi a Santana do Livramento (em construção);
- Montenegro a Caxias (em construção);
- Porto Alegre a Novo Hamburgo (em tráfego);
- Novo Hamburgo a Taquara (em tráfego);
- Couto a Santa Cruz (em tráfego).

Por esse contrato, estabeleceram-se os prazos para a conclusão desses trechos. A companhia cumpriu todas as ligações e obras estabelecidas nele.

Ao mesmo tempo, o Decreto n. 5.549, de 5 de junho de 1905, do Presidente Rodrigues Alves, estabelecia as bases de um acordo com o governo do Rio Grande do Sul, para a incorporação das linhas de concessão estatal as extensões federais, com vistas à formação de uma rede geral de ferrovias.

Assumindo o arrendamento de 1905, a *Compagnie Auxiliaire*, logo, deu início à remodelação do traçado da rede, com a construção de novos trechos, com a reposição do material fixo e rodante e com a alteração do capital da empresa.

contabilidade fossem diferentes entre cada companhia. O prazo de arrendamento seria de 60 anos, e obedeceria a várias cláusulas, especificando condições e exigências diversas.

Apresentaram-se o Governo do Estado e Affonso Speé, residente em Bruxelas. O governo rio-grandense não recebeu a concessão por que seria uma incoerência querer privatizar a ferrovia para voltar a estatizá-las, ainda que a outro nível. Foi o outro participante o vencedor da licitação que contratou o arrendamento, objeto do Decreto n. 2.830, de 12 de março de 1898.

Os acionistas, reunidos em assembléia geral na sede da Société Générale pour Favoriser l'Industrie Nationale, instituíram uma sociedade anônima denominada Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil, com finalidade de explorar os caminhos de ferro de Porto Alegre a Uruguaiana com prolongamentos e ramais, pretendendo a concessão de outras linhas para a formação de uma rede de transportes no Rio Grande do Sul. A companhia surgiu do arrendamento de Afonso Spée, que a negociou em troca 3.000 ações ordinárias, 50 preferenciais e um cargo no primeiro conselho diretor. (DIAS, 1986, p. 101)

Realizaram um artifício muito comum na época, a aquisição de um direito para sua posterior negociação e a utilização de diretores nacionais para diminuir a imagem estrangeira e assim facilitar os trâmites nas esferas políticas.

Destaca-se, nesse empreendimento, a busca, desde o início, em abrir um espaço para formar uma rede ferroviária no Rio Grande do Sul, de acordo com o projeto de Ewbank da Câmara. Uma das metas da empresa era estabelecer-se no Estado mediante convênios de tráfego mútuo e da construção de ramais e prolongamentos de vias.

A *Compagnie Auxiliaire* era uma das empresas da *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*, com sede em Bruxelas, que exerciam um importante papel na implantação e exploração da ferrovia dentro e fora da Europa.

O Decreto n. 2.884, de 24 de abril de 1898, concedeu autorização a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* para instalar-se no País. Em junho desse mesmo ano, a ferrovia foi entregue a essa companhia. Tal contrato se manteve, com pequenas alterações, até 1905.

havia possibilidades de expansão. Era uma companhia que buscava receber todos os dividendos e bonificações de maneira imediata.

A 14 de novembro de 1891, conforme Decreto n. 670, foram aprovados os estudos definitivos apresentados pela *Sud-Ouest* para a construção do trecho sob sua responsabilidade, e inaugurado a 20 de novembro de 1894. O último trecho, Carazinho a Passo Fundo, foi entregue ao tráfego em 31 de janeiro de 1898.

Essa ferrovia passou para mãos da União, em 30 de janeiro de 1903, por acordo celebrado em Bruxelas, pela quantia de 7.605.000 libras esterlinas.

As peculiaridades do Rio Grande do Sul, o potencial econômico de suas diferentes regiões, as possibilidades representadas por alguns dos traçados projetados e, principalmente, a política ferroviária vigente com seu regime de garantias de juros haviam atraído os investidores belgas, que buscavam mercados seguros para a aplicação dos capitais disponíveis.

A *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* [...] foi o primeiro investimento desse tipo realizado pelos belgas em terras gaúchas. A companhia integrava um grupo pertencente à *Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaire*, com sede em Bruxelas [...] (DIAS, 1986, p. 153)

2 *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*⁵⁴

Como se observa até agora, as diferentes linhas férreas implantadas no Rio Grande do Sul obedeceram a um projeto viário previamente estabelecido. Assim que, enquanto se fazia a unificação dos segmentos de tráfego, eles eram administrados por diversas arrendatárias, inclusive o governo do Estado.

Levando em conta essa situação e não podendo suportar gastos desse gênero, o governo federal decidiu abrir uma licitação, pelo Decreto n. 2.413, de 28 de dezembro de 1897, para o arrendamento, mediante contrato, da Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruguaiana.

O arrendatário poderia realizar um convênio com a *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien* e confiar-lhe o tráfego da rede arrendada, ainda que os serviços e a

⁵⁴ Para maiores informações sobre a história e exploração das linhas por esta companhia ver WIENER, 1910, p. 46-57.

A primeira atitude do governo, depois de arrendar a ferrovia, foi nomear nova junta diretora que tratou de restabelecer a disciplina, regularizar o tráfego de trens e de iniciar as melhorias prioritárias.

O contrato de arrendamento da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) ao Estado sofreu alterações em 1948, 1950 e 1952, nessa última data, autorizando a revisão amigável do contrato, para a reversão dessa companhia ferroviária para a administração federal.

Ao piorar a situação financeira da ferrovia rio-grandense, em consequência da exploração deficitária entre outros, e não querendo o Estado prejudicar suas próprias finanças, em 1954, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul passou a ser autarquia estatal. Em 21 de maio de 1959, foi assinado o acordo de rescisão do contrato de arrendamento estatal, pelo qual a Viação Férrea do Rio Grande do Sul passava ao Governo Federal e a ser parte da Rede Ferroviária Federal S.A.⁵².

1 Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien⁵³

O engenheiro João Teixeira Soares obteve a concessão, pelo Decreto n. 305, de 7 de abril de 1890. Esse trecho de ferrovia estava dividido em dois ramais: o primeiro partindo da via tronco em Ibituba, província do Paraná, e o segundo, partindo da cidade de Cruz Alta até alcançar a margem do rio Uruguay.

O contrato assinado a 9 de junho de 1890, dava a garantia de 6% ouro, juros livres de impostos e com vencimento ao final de cada semestre pelo período de 30 anos. Os direitos de exploração foram transferidos para a *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*. Organizada para construir a ferrovia, esta ficou com o trecho de Santa Maria a Cruz Alta e transferiu suas obrigações com o trecho restante, para a Companhia União Industrial dos Estados do Brasil (Decreto n. 397, de 20 de junho de 1891).

Evidencia-se, nesse caso, que a companhia, de capital principalmente belga, se reservou o trecho com mais futuro e onde os capitais ingleses não eram muito significativos, e onde

⁵² Para maiores informações sobre a história da R.F.F.S.A., ver REVISTA FERROVIÁRIA, 1987.

⁵³ Para maiores informações sobre a história e exploração das linhas por esta companhia ver WIENER, 1910, p. 57-59.

o Estado, o atraso na circulação dos trens e mercadorias, acidentes diários e fatais (ver Figura 33, p. 75) e, por fim, a violenta greve geral dos ferroviários em 1917⁵¹.

Para contornar a situação a *Compagnie Auxiliaire* solicitou novo aumento de tarifas que foi autorizado, à base de 20%. O governo estadual ao verificar os relatórios de 1914, constatou a impossibilidade da arrendatária de manter os compromissos assumidos. Assim que, para enfrentar o problema, o Presidente Borges de Medeiros decidiu tomar uma atitude.



Figura 33: **Acidente ferroviário.**
Fonte: UFSM/CAU/LPDA

Ao mesmo tempo que assim se evidencia a incapacidade da "Auxiliaire", para obter os fundos necessários à restauração de suas linhas, a crise de transportes ferroviários atingia, no começo de 1920 uma tal agudeza, que resolvi afrontar resolutamente o problema de encampação.

Expondo, então, ao Sr. Presidente da República, a gravidade da situação e o perigo iminente de uma interrupção parcial e mesmo geral do tráfego, propus a encampação ou sub-arrendamento da rede por parte do governo rio-grandense, que promoveria acordo direto com a Companhia, dependente de aprovação do Governo Federal.

Este autorizou-me a entabolar as negociações preliminares, que terminaram no acordo provisório de 29 de março de 1920, cuja base fundamental era a encampação pela União, mediante o pagamento de 200 milhões de francos belgas e a conseqüente transferência dos contratos de arrendamento ao Estado do Rio Grande do Sul. (AMARAL, 1974, p.13)

Finalmente, depois de várias tentativas, o Presidente Epitácio Pessoa assinou o Decreto n. 14.222, de 18 de junho de 1920, e o Decreto n. 14.224, de 21 de junho de 1920, assumindo a ferrovia arrendada à *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. A transferiu, mediante arrendamento, ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul, sob condições estabelecidas pelo Decreto n. 15.438, de 10 de abril de 1922. A companhia ferroviária, que tinha 2.328,205 km, passou as mãos do Estado no dia 29 de junho de 1920.

⁵¹ Para maiores detalhes sobre os objetivos, ideologia e a greve propriamente dita, vel KLIEMANN, 1977, p. 180-196.

decisão já que o arrendamento era um passo para a unificação da rede ferroviária do Rio Grande do Sul.

O arrendamento que deveria terminar em 1958, não ocorreu pelas seguintes causas: No período desse contrato, já se falava no Rio Grande do Sul, de um plano de transportes geral, com a finalidade de fixar a competência do governo do Estado quanto às vias de transporte que lhe coubesse dirigir, discriminando as que eram de competência da União.

Dando ênfase a tal idéia, o Presidente do Estado Borges de Medeiros lançou, pelo Decreto n. 1.958, de 19 de abril de 1913, o primeiro plano de transportes do Estado que compreendiam as redes ferroviárias, de estradas e fluviais. Previa quatro linhas, com suas respectivas extensões, largura entre trilhos de 1 m, declividade máxima de 1,5% e raio mínimo de 1,5 m.

Cabe ressaltar que, nessa época, o Estado não tinha nenhuma via férrea. As existentes eram de propriedade da União e arrendadas a *Compagnie Auxiliaire*, com contrato até 25 de março de 1958.

Revisado em 1911, esse acordo obrigava a *Compagnie Auxiliaire* a unificar e reduzir tarifas, executar melhorias mediante alterações até o prazo e preço do arrendamento. A extensão total da ferrovia e, tráfego era de 2.172,085 km, a receita da rede alcançava, em 1912, treze mil contos de réis, enquanto que o valor total das linhas se aproximava aos cem mil contos. A revisão do convênio implicou numa imediata baixa do preço no transporte, melhora no movimento dos produtos agrícolas e industriais e sensível elevação de renda das ferrovias exploradas pela *Compagnie Auxiliaire*.

Entretanto, depois de iniciar algumas obras a que se obrigava, não captou recursos suficientes para prosseguir-las. Como conseqüência, reduziu os serviços de conservação, suspendeu a execução de melhorias, manteve o mínimo material rodante e, como conseqüência, obteve a desorganização, congestionamento do tráfego, reclamações de todo

ficou resolvido que a colocação dos escritórios deveriam ser o mais perto possível dessa estação. Foi eleita a margem direita do Taquari pela sua topografia.

Todos esses trechos ferroviários tiveram sua origem no Império⁴⁸, e no transcurso da sua construção e exploração, sofreram os efeitos das agitações políticas e movimentos revolucionários que atrasaram, prejudicaram e encareceram as respectivas obras e contiveram o desenvolvimento do sul do Brasil.

As ferrovias no Rio Grande do Sul estruturaram-se para atender as necessidades estratégicas e econômicas do Estado e do País. Em mãos de várias companhias arrendatárias, quase todas de capital estrangeiro, se mostraram inoperantes.

Pelo Decreto n. 10.432, de 9 de novembro de 1889, foi autorizada a construção da linha que partia das margens do rio Itararé em São Paulo e acabava em Santa Maria, no Rio Grande do Sul. A companhia concessionária foi a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*.

O investimento de capital belga⁴⁹, nas ferrovias rio-grandenses, foi favorecido pela pouca concorrência do capital inglês, mais concentrado na região sudeste do País.

Com a unificação das ferrovias pelo governo, em 1905, todo o conjunto foi arrendado a, também companhia belga, a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*⁵⁰.

O arrendamento da ferrovia a uma companhia belga parecia significar, tanto para o governo como para a população e produtores do interior rio-grandense, uma melhora nas condições dos transportes e da economia do Estado. Isso se deve a que o meio ferroviário era um dos únicos meios de comunicação entre o interior e a capital.

A postura econômica favorável dos grupos econômicos não se repetiu, naquele momento, de maneira tão definida na política. Quanto ao governo rio-grandense, também apoiou a

⁴⁸ Para informações sobre a ferrovia no Brasil, ver MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1983; VIANNA, [19--], p. 183-194; PEIXOTO, 1977, p. 125-149; WIENER, 1923, p. 2-47; CASTRÔ, 1893, p. 273-381. Para informações sobre a ferrovia no Rio Grande do Sul ver WAGNER, 1965, p.18-41; WIENER, 1911, p. 17-39.

⁴⁹ Para conhecer melhor a história da ferrovia belga ver LE RAIL, 1985.

⁵⁰ Ver WIENER, 1912, p. 33.

procedentes do desenvolvimento ferroviário. Coube ao colonizador germânico a tarefa primeira na implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste da província e pela sua depressão central, já que ele antecedeu por meio século ao italiano. As autoridades provinciais da segunda metade do século XIX jamais titubearam o lançar a primeira estrada de ferro por entre as terras ocupadas pelos colonos pois estes as valorizaram a cada ano com o seu trabalho. (ISAIA,1983, p. 47).

Com a chegada dos italianos, elevado número de adultos e jovens lançaram-se no incipiente mercado do trabalho ferroviário, dividindo-se entre as lides agrícolas e os leitões de ferro. Pouco depois, um bom número de alemães e italianos passou a trabalhar nas oficinas da Viação Férrea, assim como seus descendentes.

Fechado o parêntesis, vemos que, ao mesmo tempo em que o governo da Província trabalhava na linha Porto Alegre-Hamburger-Berg, o governo imperial, a 3 de agosto de 1867, dava início à construção do trecho ferroviário de Rio Grande a Bagé, onde estavam as minas de carvão de Candiota.

O engenheiro José Ewbank da Câmara, grande conhecedor da realidade da fronteira sul do Império, apresentou, em 1872, um plano para a formação e construção de uma rede ferroviária. Segundo DIAS (1986, p. 19), a ferrovia rio-grandense não nasceu da união ocasional de vias, mas, sim, como resultado de um projeto fundamentado que se tornou realidade nas últimas décadas do século XIX e princípios do XX. Isso demonstra que no Rio Grande do Sul, ao contrário à tendência geral do Brasil, um projeto traçou os rumos da rede ferroviária gaúcha.

Em 1873, o Governo Imperial sancionou a resolução da Assembléia General, que autorizava a construção de uma via férrea unindo o litoral e a capital da província com suas fronteiras. Nasceram assim as linhas Porto Alegre-Uruguaiana e Rio Grande-Bajé.

Em 1875, Ewbank da Câmara revisou seu projeto, no qual passou a dar mais valor aos fatores de ordem econômicos, mas sem descuidar o aspecto vital representado pela rede ferroviária.

Aproximadamente em 1880, sendo Taquari o centro de concentração de toda a administração do tráfego, e o que teria o maior movimento de mercadorias e passageiros,

Sem possibilidades de construir as linhas férreas, o governo do Estado permitiu ao governo do País fazê-lo. Este sem-recursos e possibilidades de atender as necessidades da ferrovia, permitiu, por arrendamento, que companhias estrangeiras administrassem o transporte e comunicações no Rio Grande do Sul.

Em 1867, o governo do Estado deu início a essa empreitada, abrindo concorrência para a construção de uma ferrovia, a primeira do Estado, para unir a capital à Capela de Hamburger-Berg, atual Novo Hamburgo, com privilegio por 70 anos e garantia de até 5% sobre o capital máximo ou 2.600 contos de réis.

A ferrovia passava por São Leopoldo, povoado que, como Hamburger-Berg, foi criado por colonos alemães em 1824. O grande desenvolvimento dessas duas colônias levou o governo a conectá-las com a capital com um meio rápido e econômico, para facilitar o transporte da sua produção. Assim que a 10 de janeiro de 1867 foi sancionada a Lei n. 599 que autorizava o Governo a contratar a referida obra. Em 1869, a Lei n. 685 autorizava o governo a fazer um contrato que, uma vez assinado, permitia ao concessionário da obra, John Mac Ginity, organizar em Londres uma companhia que construísse o trecho ferroviário⁴⁷.

Como escreve Antônio Isaia, cabe, aqui, um parêntesis para registrar o papel do imigrante alemão e italiano nos primeiros anos da implantação dos caminhos de ferro.

Não é exagero a afirmativa de que se verificaram naquele período da colonização teuto-italiana apreciáveis transformações sócio-econômicas

⁴⁷ A 26 de novembro de 1871, os trabalhos de construção da estrada foram iniciados na cidade de São Leopoldo, com a presença do Presidente da Província, Jerônimo Martiniano Ferreira e do Bispo Dom Sebastião Larangeira. Cercado pelos colonos alemães, o Presidente, com uma pá de prata, especialmente confeccionada e gravada na Inglaterra, presidiu o lançamento dos trabalhos da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul. No Museu do Trem, em São Leopoldo, encontra-se ainda, como lembrança do notável acontecimento, a pá de prata, com a seguinte inscrição: «Estrada de Porto Alegre a Novo Hamburgo. Com esta pá cortou o exmo. Sr. presidente da Província Conselheiro Jeronymo Martiniano Figueira de Mello, o primeiro torrão de terra com que inaugurou em prezença das principaes authoridades os trabalhos da primeira estrada de ferro com que foi dotada a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: achando-se também presente ao acto os Illmos. Snrs. Capitão João Alves Ferraz d'Elly, Presidente da Câmara Municipal; Major João Schmidt, Vice Presidente; John Mac Ginity, Empreziario da Estrada; Dor. R. Cleary, Engenheiro idem, e para que possa constar pede-se para que seja depositada a mesma pá nos Paços da Câmara Municipal desta Cidade de São Leopoldo. São Leopoldo, 26 de novembro de 1871. J.H.O. Knor Gravou». A Companhia de Jonh Mac Ginity foi registrada com o título de *Porto Alegre And New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited*. (ISAIA, 1983, p. 48)

e a lentidão do tráfego fluvial não acompanhava o volume crescente da mercadoria exportada para a capital da província.

Tal situação persistiu até a chegada da ferrovia⁴³ que tinha o privilegio exclusivo do transporte de gêneros e passageiros pelo período de 40 anos. A estrada de ferro foi a única alternativa encontrada, após intensos trabalhos e debates ocorridos em 1866 na Assembléia Provincial. O assunto dos transportes era a tônica na pauta da Assembléia. E como a febre dos trilhos de ferro varria o Império Brasileiro, a solução encontrada foi a da fundação de uma Estrada de Ferro ligando Porto Alegre a Hamburger-Berg⁴⁴. Surgiu assim a primeira estrada de ferro do sul do Brasil.

A ferrovia rio-grandense foi formada por quatro linhas principais, incorporadas inicialmente e acrescidas de ramais construídos em diversas épocas. Dessas quatro ferrovias incorporadas, três formaram as linhas tronco do Rio Grande do Sul: Porto Alegre-Uruguaiana⁴⁵, Rio Grande-Bajé⁴⁶ e Santa Maria-Marcelino Ramos (ver Figura 32, p.70).

A ferrovia rio-grandense era estratégica e de incontestável poder político, importante elemento de repressão ao contrabando nas fronteiras do Uruguai e Argentina, valioso instrumento para a atenção as colônias de imigrantes e, por isso, meta do governo gaúcho.



Figura 20
A rede ferroviária.

Figura 32: A rede ferroviária.
Fonte: SOUZA, 2000, p. 42.

Étrangères Belge em HEYDE, 1899, p. 18-19.

⁴³ Para maiores informações sobre a ferrovia no Rio Grande do Sul, Vauthier, nov. 1918.

⁴⁴ Da *Porto Alegre and Novo Hambourg Railway Company Limited*, companhia inglesa. (HEYDE, 1899, p. 18)

⁴⁵ Da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, companhia belga. (CAMPELLO, 1901, p. 124)

⁴⁶ Da *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*, companhia inglesa. (HEYDE, 1899, p. 18)

Para AMARAL (1974, p. 3-6), dentre os primeiros exploradores do território gaúcho, os jesuítas, em 1626, já percorriam o Estado. Os primeiros caminhos que possibilitaram a penetração dos desbravadores foram demarcados pelas pegadas dos animais e pelos sulcos dos primitivos veículos.

Com a valorização dos campos, os estancieiros sentiram a necessidade de protegê-los construindo muros de pedra, ou de outros tipos, deixando junto às divisas um caminho livre, a guisa de estrada, chamado **Corredor** (Figura 30, p. 69).

Com a colonização, surgiram as estradas circundando os lotes coloniais. Com o tempo, os viajantes, que não transitavam a cavalo, utilizavam as carruagens, e as mercadorias eram transportadas no lombo de burros ou em carretas com duas rodas de madeira puxadas por bois (ver Figura 31, p. 69).

As parselhas formadas pelos burros, animais submissos e resistentes, que percorriam caminhos rústicos ou picadas, colaboraram de maneira eficaz para o transporte da incipiente produção regional e para estabelecer os primeiros contatos comerciais.

O transporte fluvial era importantíssimo para o comércio colonial, tanto que, na década 1850-1860, havia aproximadamente trezentos lanchões matriculados na capitania dos portos dos rios Caí e Sinos.⁴² A distância

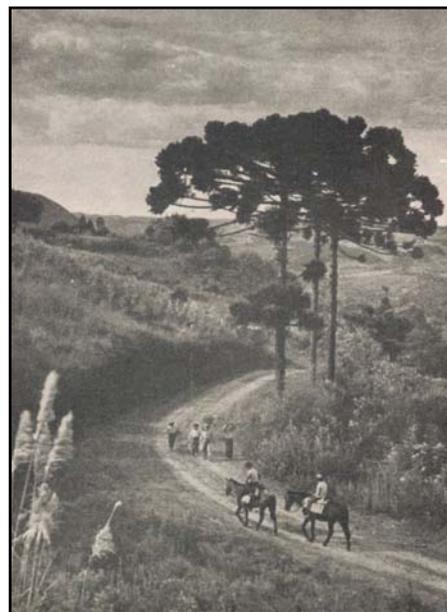


Figura 30: **Caminhos da estância.**
Fonte: LAYTANO, 1952, p. 2a.



Figura 31: **Carreta Gaúcha.**
Fonte: LAYTRANO, 1952, p. 7.

⁴² Ver relatório do cônsul belga em São Paulo, senhor F. van der Heyde para o *Départament des Affaires*

1.3 IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL

O território que se denominava Continente de São Pedro e que passou a integrar o Estado do Rio Grande do Sul, iniciou a consolidação de sua atual configuração geográfica, a partir de 1801, época em que diminuíram as hostilidades entre espanhóis e portugueses, sempre interessados em ampliar suas colônias em terras sul-americanas.

As bases para a integração territorial do Rio Grande de São Pedro e para sua povoação pelos brancos fizeram-se ao longo do caminho do litoral, que unia Laguna com a Colônia de Sacramento; através do Canal do Norte, no Rio Grande de São Pedro; e pela faixa costeira a leste do rio Uruguai.

Elevada à categoria de Capitania Geral em 1808, a província de então, recebeu sua primeira estrutura territorial em 1809, quando foram criados os municípios de Porto Alegre, Rio Grande, São Pedro, Rio Pardo e Santo Antonio da Patrulha (ver Figura 29, p. 68). A população da capitania, nessa época, era de sessenta mil habitantes, incluindo oito mil índios.

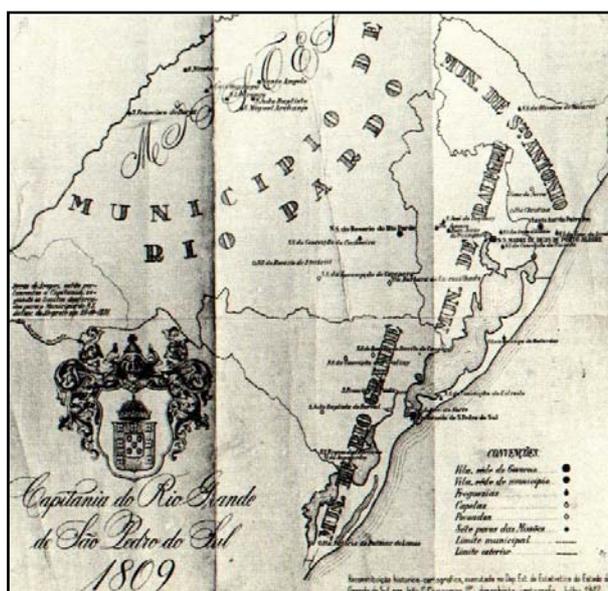


Figura 29: Território de Rio Grande de São Pedro em 1809.

Fonte: UFSM/CAU/LPDA

Dentro dos limites com a República Argentina (724 km), a República Oriental do Uruguai (1.003 km); Estado

de Santa Catarina (958 km) e Oceano Atlântico (622 km), há uma superfície de 282.480 km² correspondente a 34,37% da Região Sul⁴¹ e a 3,34% do Brasil.

Situa-se integralmente na zona temperada do sul, com excelentes condições climatológicas, sem grandes acidentes geográficos, nem por acentuadas altitudes.

⁴¹ A Região Sul compreende os Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

1824-1830	5.350 colonos alemães estabelecem-se no Rio Grande do Sul.	
1830	7 de abril	revolta liberal: abdicação de Pedro I. Início da Regência.
1830	dezembro	orçamento do Império sem-verbas para a imigração.
1834	Ato Adicional à Constituição; constituição das assembleias provinciais.	
1835	início da participação de militares italianos na Revolução Farroupilha.	
1836	publicação no Rio de Janeiro, de jornal republicano, por republicanos italianos da <i>Congrega Giovine Italia</i> .	
	primeira experiência de colonização por italianos: Colônia Nova Itália, na Província de Santa Catarina.	
1840	golpe liberal da Maioridade: fim da Regência; retomada da emigração imperial.	
1840-1850	fundação de 20 colônias: 33% imperiais e 67% particulares.	
1842	casamento de Dom Pedro II com a princesa napolitana Teresa Cristina.	
1848	28 de outubro	lei 514 concede 36 léguas quadradas de terras imperiais à colonização.
1849	fundação da Colônia de Santa Cruz, RS, com alemães.	
1850	fim do tráfico transatlântico de escravos.	
1850	18 de setembro	lei geral 601 [de Terras] proíbe concessão gratuita de terras,
1854	30 de janeiro	decreto imperial disciplina execução da Lei de Terras.
1850	30 de novembro	lei provincial 304 limita lotes a 48 hectares, vendido à vista ou a prazo, no RS.
1860-1870	Itália: início da Unificação Italiana.	
1864	12 de março	Lei provincial 578 suprime despesas públicas com a imigração no RS.
1867	19 de janeiro	decreto imperial 3.787 determina as competências provinciais relativas à imigração e os privilégios dos colonos; Itália; papa Pio IX proíbe católicos de participarem nas eleições italianas.
1870	20 de setembro	tomada de Roma pelas tropas italianas.
1871	Lei do Ventre Livre.	
1873	Itália: governo tenta dissuadir emigração em consequência da fuga de mão-de-obra do País.	
1875	chegada dos primeiros colonos italianos aos lotes rurais do Rio Grande do Sul.	
1875-1914	Rio Grande do Sul recebe 80 mil imigrantes italianos.	
1876	Itália: esquerda chega ao poder: libera-se a emigração.	
	governo imperial promulga o decreto 6.129, organizando a Inspetoria-Geral de Terras e Colonização.	
1879	20 de novembro	Itália: regulamentação do Código da Marinha Mercante.
1881	Itália: fundação da companhia Navegação Geral Italiana.	
1883	fundação da Sociedade Central de Imigração, no Rio de Janeiro.	
1884	cafeicultores paulistas atraem imigrantes italianos.	
1887	Itália: Francesco Crispi chega ao governo.	
1888	13 de maio	abolição da escravatura.
	30 de dezembro	Itália: Lei Crispi sobre a emigração, estabeleceu os objetivos jamais abandonados pela diplomacia italiana de tutelar o emigrante no exterior e mantê-lo ligado à Itália.
1889	15 de novembro	Proclamação da República.
1901	31 de janeiro	Itália Lei Orgânica sobre a Emigração, com vistas a proteger o expatriado a partida da aldeia natal até a chegada ao seu destino.
1914	início da I Guerra Mundial – interrupção da imigração italiana.	
1917	greve geral organizada por lideranças anarquistas, em maior parte italianas.	

Tabela 4: **Cronologia.**

Fonte: MAESTRI, 2000, p. 109-110; CONSTANTINO, 2000, p. 86.

marginalmente, sendo os grandes excluídos dessa aventura. (MAESTRI, 2000, p. 39-40)

Para SOUZA (2000, p. 39), «entre os imigrantes alemães e italianos, encontravam-se trabalhadores de profissões urbanas, artesões e comerciantes que permaneceram nas cidades e desenvolveram pequenas manufaturas e também o comércio, visando atender o mercado local. Nesse contexto, cidades passaram a exercer um papel econômico predominante.»

Como diz CONSTANTINO (2000, p. 81), a aliança entre italianos e cidade facilitou a modernização, em se tratando de características econômicas e da própria fisionomia do meio urbano. A contribuição do italiano à cidade brasileira é mais bem percebida quando se considera o reforço que trouxeram para mentalidades e condutas com base em modelos citadinos importados. Desejou-se uma cidade moderna e, por meio de empreendimentos dos peninsulares, houve sustentação a essa modernidade sonhada.

Sendo assim, salienta-se a importância da contribuição dos profissionais alemães e italianos, principalmente, para o estudo em questão. Eles chegam ao Rio Grande do Sul, especificamente a Santa Maria, e encontram um meio social desenvolvido pelos açorianos que já tinham seus valores próprios, valores esses que configuram o modo de vida das populações, e mesmo assim conseguem realizar a sua obra para tal população consolidada, utilizando seu conhecimento técnico para obras adequadas tanto à contemporaneidade quanto ao gosto local.

CRONOLOGIA	
1558	jesuítas italianos ingressam no Brasil, por solicitação do Padre Manuel da Nóbrega.
1625	militares italianos fazem parte da frota enviada pelo rei da Espanha, Felipe IV, com a finalidade de expulsar os holandeses do nordeste brasileiro.
1705	reativação da casa de caridade por capuchinhos italianos.
1808	novembro Dom João franqueia a posse de terra aos estrangeiros no Brasil.
1818	criação das primeiras colônias não portuguesas com imigrantes alemães em Ilhéus, Bahia.
1822	7 de setembro independência do Brasil de Portugal.
1822-1830	criação de sete colônias oficiais e uma particular, sob chancela imperial.
1823	novembro golpe antiliberal: Dom Pedro I fecha o Parlamento.
1824	constituição antiliberal outorgada por Dom Pedro; alemães instalam-se na Colônia de São Leopoldo, RS.

Muitos imigrantes e seus descendentes constituíram as classes médias urbanas. Houve uma grande maioria de comerciantes ou de artesões trabalhando por conta própria nas cidades.³⁹ Eles deixaram sua marca cultural nela. Aos arquitetos, engenheiros e mestres-de-obras italianos devem-se muito. Na arquitetura⁴⁰ e nas artes em geral, a contribuição dos italianos foi notória, principalmente no ensino.

Pelo visto até agora, a imigração foi ideada e implementada, valendo-se do sucesso colonial alemão, em 1824, por um Estado escravista arcaico. O Brasil era uma nação semi-rural atrasada onde os principais meios de comunicação eram o litoral marítimo, os rios e os lagos. Mesmo os maiores centros urbanos nacionais eram rústicos e atrasados, se comparados às cidades européias.

O estabelecimento, no sul, de dezenas de milhares de imigrantes em menos de meio século realizou-se, nos primeiros anos, em razão da vontade imperial, sob a oposição das elites nacionais e regionais.

A abolição e a República superaram apenas relativamente o atraso do Estado brasileiro. Em 1889, o movimento imigratório era fenômeno auto-sustentado e o Estado republicano entregou a iniciativa imigrantista aos interesses privados.

A implementação da colonização parcelária foi, talvez, a única iniciativa do Estado escravista com frutíferas e revolucionárias consequências. Ela também dependeu do bom planejamento e implementação. No balanço dos resultados, pouco importam as razões últimas que levam o Império a implementar o processo - geopolíticas, raciais, militares.

O processo colonizador foi a única democratização efetiva da estrutura latifundiária do Rio Grande do Sul. A grande razão do sucesso do projeto colonial foi a entrega de terra e inserção, na produção/circulação de mercadorias, de milhares de camponeses que viviam em difíceis condições na Europa.

Não podemos também esquecer que, até a República, os brasileiros pobres foram mantidos à margem dessa iniciativa e, após, foram incorporados

colonos. A segunda razão está relacionada à demanda de mão-de-obra em decorrência da industrialização e da urbanização recentes.» (CONSTANTINO, 2000, p. 78)

³⁹ «O cônsul Brichanteau, em 1893, classificou o grupo italiano nos núcleos urbanos rio-grandenses. Haveria comerciantes com crédito ilimitado e com respeitável giro de capital [...]. Uma segunda categoria era formada por vendedores ambulantes [...]. Uma terceira categoria encontrava-se constituída por artistas, professores de música e canto [...]. [...] havia outra categoria, formada por muitos artesãos, como alfaiates, sapateiros, ferreiros, pedreiros, etc. Por fim, encontravam-se os assalariados ou jornaleiros, como jardineiros, cocheiros, garçons, seguidos por músicos ambulantes e engraxates. Dezesesseis anos mais tarde, o cônsul De Velutiis apresenta quadro diferenciado [...] Além das ocupações já conhecidas, haveria muitos médicos e dentistas, uma grande diversidade de profissionais, como [...] empresários da construção civil, [...], marceneiros [...]» (CONSTANTINO, 2000, p. 68-69).

⁴⁰ Para maiores informações sobre a arquitetura italiana no Rio Grande do Sul ver SCHERER, 1992, p. 51-76; GUTIERREZ & GUTIERREZ, 2000.

Sendo assim, no Rio Grande do Sul, em muitos casos, após a fundação da colônia, dava-se a fundação da sede, em um terreno plano e elevado. A área era dividida em retículas por avenidas e travessas perpendiculares.

Os quarteirões de cem metros eram ocupados por praças e logradouros públicos e divididos em lotes urbanos de 30 x 50 metros, no caso de Silveira Martins. Viviam, nesses núcleos, os administradores, religiosos, comerciantes e artesões.

Inicialmente, as estradas e caminhos, que ligavam os lotes às sedes e estas às aglomerações urbanas, permitiam apenas o trânsito de cavalos e mulas (ver Figura 28, p. 64). Apesar de sua precariedade, elas articulavam as trocas mercantis. Logo foram abertas estradas carroçáveis, ligando as sedes aos portos fluviais de embarque, o que agilizou a exportação da produção colonial.

Os comerciantes italianos, que se estabeleciam nas sedes, abasteciam-se com os atacadistas alemães em Santa Maria. Partiam semanalmente da colônia com produtos agrícolas, no lombo de tropas, de quinze a vinte mulas, e retornavam com mercadorias



Figura 28: Sede de colônia em 1884.
Fonte: MAESTRI, 2000, p. 85.

consumidas nesta, como café, açúcar, sal, ferramentas, tecidos, louças etc.

Foi no final do século XIX que os imigrantes passaram a abandonar o campo pela cidade. «A busca de trabalho na cidade aconteceu por duas razões básicas. A primeira é a escassez de terras na área colonial, novas e antigas, que empurrou para fora do sistema de pequena propriedade filhos de colonos. A segunda razão está relacionada à demanda de mão-de-obra em decorrência da industrialização e da urbanização recentes.»³⁸ (CONSTANTINO, 2000, p. 78)

³⁸ «A busca de trabalho na cidade aconteceu por duas razões básicas. A primeira é a escassez de terras na área colonial, novas e antigas, que empurrou para fora do sistema de pequena propriedade filhos de

Na região central, a fundação da colônia de Silveira Martins³⁵ (ver Figura 27, p.63), em 1877, a 30 km de Santa Maria, objetivava uma maior ligação entre a Depressão Central e o Planalto³⁶. O terreno prestava-se à plantação de arroz, ervilha, fava, feijão, milho, trigo etc. Os produtos eram abundantes, mas vendidos a preços irrisórios em consequência do alto valor do transporte e da dificuldade de escoamento da produção. Esse último fator que motivou o abandono de muitas colônias³⁷ pelas cidades.

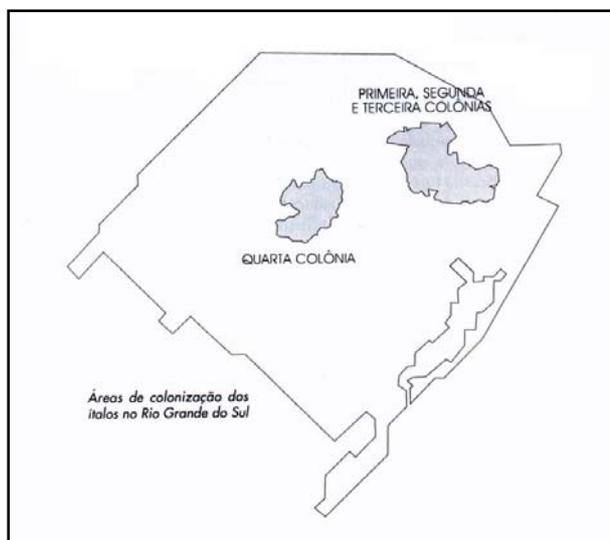


Figura 27: **Áreas de colonização italiana no Rio Grande do Sul.**

Fonte: GUTIERREZ & GUTIERREZ, 2000, p. 20.

Para CONSTANTINO (2000, p. 74), ao buscarem o meio urbano, os imigrantes estariam reproduzindo a ligação espontânea do camponês à cidade que constitui uma das mais permanentes tramas do tecido social italiano. O homem rural, na Itália, nunca está desvinculado da vida urbana, até mesmo em razão de pequenas distâncias decorrentes da intensa ocupação territorial.

³⁵ A Colônia de Silveira Martins, desde a sua fundação, estava submetida diretamente ao Ministério da Agricultura. Desta forma permaneceu de 1877 a 1886 inteiramente sob a jurisdição do governo central do Rio de Janeiro. A Colônia sofreu um golpe em 1886, quando foi extinta, acabando com o sonho de emancipação dos seus moradores. Suas terras foram incorporadas aos municípios de Santa Maria, Vila Rica (Júlio de Castilho) e Cachoeira. Isto se deve a que alguns anos antes de 1886 haviam-se acabado as terras devolutas postas à disposição dos colonos pelo governo central, e continuavam chegando levas de imigrantes à localidade. A solução apresentada pelo governo teve por objetivo fazê-los comprarem lotes próximos, de propriedade dos nativos da região, ou, principalmente, partirem para outros locais da província, a reemigrarem por conta própria. Assim, o governo economizava dinheiro e espalhava com mais facilidade uma quantidade de braços italianos pelos quatro cantos do Rio Grande. (SANTIN & ISAIA, 1990, p. 26-31)

³⁶ «Encarregado pelo Governo em 1881 de prosseguir nos trabalhos de discriminação de terras, até então a cargo do habil engenheiro Guilherme Greenhalgh do qual fui ajudante até 1880, no município de Santa Maria da Bocca do Monte aonde foi fundada a colonia «Silveira Martins», dei-os por concluidos ahi, [...]» (MARINHO FILHO, 1887, p. 10)

³⁷ O Decreto Imperial nº 3.784 de 19 de janeiro de 1867, regulou a operação colonial, as competências provinciais e os privilégios dos colonos.

explica o cônsul Pascale Corte, em relatório de 1884, milhares desses italianos ingressaram no Rio Grande do Sul, formando núcleos significativos nas cidades gaúchas.

Os agricultores chegaram ao Rio Grande do Sul e se estabeleceram na encosta superior da serra nordeste³⁴, ocupando os divisores de águas, por meio também de pequenas propriedades onde ficaram praticamente isolados. A acessibilidade era difícil (ver Figura 26, p. 62): partiam, através da navegação, pelos rios de cujas margens abriam picadas para alcançar sua região de fixação. «O sistema de ocupação [...] baseou-se no sistema de glebas contínuas.» (MAESTRI, 2000, p. 39)



Figura 26: Viagem até a serra.
Fonte: MAESTRI, 2000, p. 59.

³⁴ «Aos italianos caberia a zona das matas, que havia sido deixada de lado pelos portugueses, mais interessados na criação de gado. Esta região estava situada estrategicamente entre a região dos Campos de Cima da Serra, onde habitavam os descendentes de portugueses ocupados na pecuária, a Depressão Central, onde se localizavam os alemães, e a zona da Campanha. A colocação das colônias serviria para isolar não só os imigrantes, mas, especialmente, os gaúchos da Campanha e os da Serra, o que dificultaria uma ação conjunta dos mesmos. A imigração e a colonização são, portanto, correlatos, a primeira resolverá o problema de mão-de-obra e a segunda contrapõe a pequena propriedade ao latifúndio, permitindo uma vigilância contínua e um isolamento que garantiriam a segurança nacional.» (GIRON, 1980, p. 60).

p. 11; GUTIERREZ & GUTIERREZ, 2000, p. 11-12). Partiam para a América também para casar-se.

Como diz MAESTRI (2000, p. 11), eles eram «revolucionários escapados da repressão absolutista [que] continuariam suas batalhas constitucionais no sul brasileiro. Comerciantes, construtores, arquitetos, artistas itálicos desembarcaram nos portos do Brasil, sempre mais numerosos, não-raro para jamais retornarem à velha pátria».

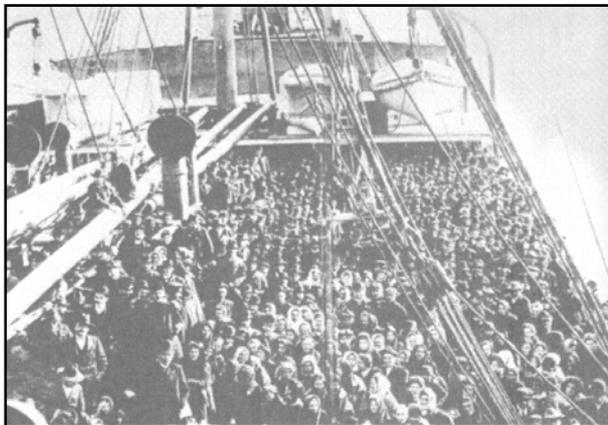


Figura 25: **Imigrantes italianos em 1906.**
Fonte: CARBONI & MAESTRI, 2000, p. 18.

Observadores italianos foram unânimes ao descreverem a escolha ocupacional dos seus conterrâneos, definindo vênetos e lombardos como agricultores e meridionais como ligados às atividades urbanas.

Na Itália, a unificação acelera a introdução do país no capitalismo, provocando, no sul, a restrição do mercado de trabalho e a destruição do artesanato, complemento de renda do agricultor. Na Calábria, algumas inovações modificaram o nível de vida e econômico. Foram drenagens, irrigação, aumento de produção para o mercado externo, avanços da medicina e melhoria na alimentação.

Havia, na região, um grande número de pequenas oficinas familiares que operavam, com independência da atividade agrícola, concentrando pedreiros, tintureiros, curtidores, torneiros, cesteiros, marmoristas, ceramistas, alfaiates, oleiros, entre outros. Esse trabalho era favorecido pela estrutura educacional em que se considerava mais proveitoso aprender um ofício para melhor sobreviver.

A crise pós-unificação atingiu o mercado italiano, afetando pequenos proprietários, colonos, assalariados, artesãos, pequenos comerciantes e proprietários de oficinas familiares. A saída encontrada foi a emigração, muitos deles partindo para o Brasil. Como

«A bem da verdade histórica seja dito que esses alemães chegados antes e durante a Revolução Farroupilha, foram, na sede do Curato, os arquitetos desse grande edifício social que, hoje, contemplamos, o qual ergueram com ingente esforço e solidificaram, amando com carinho a terra que os agasalhou.»³⁰ (BELÉM, 2000, p. 114).

O primeiro [alemão] é sóbrio, grave, circunspecto, pouco dado a expansões. Nas maneiras, nos hábitos, nos costumes, cria no seu lar um prolongamento da pátria além Reno. Aliás Alfredo Varela, em seu livro “Rio Grande do Sul”, definira-o com precisão, afirmando que “o natural da Germania, entrado no ano de 1824, é o mesmo até hoje: teutônio inteiro, no pensar e no sentir; nas normas de trabalho e no físico imutável”. Segrega-se de todo o convívio estranho às suas origens de raça; vive quase que exclusivamente para os seus. No trabalho, porém, é um héracles invencível. Multiplica as horas de afã pelo máximo do vigor que possui. Uma vez rico, feito homem de “meios”, homem capitalista, não volta à pátria, não sonha a retirada mal-agradecida: enraíza-se no solo que lhe deu a bastança e, na razão da fortuna, aumenta o conforto da família. (CALLAGE, [1914], p. 28-29).

1.2.2.2 Italianos

A presença de italianos em diversos pontos do continente de São Pedro é anterior ao começo da imigração, em 1875. Como profissionais especializados, apareceram desde a época colonial, como religiosos, técnicos, artistas e militares.³¹ Desde os primeiros tempos de ocupação portuguesa no sul do continente americano, arquitetos, pedreiros, escultores e pintores provenientes da península itálica participaram da construção do atual estado sulino.³²

Em 1875, milhares de imigrantes partiram da Itália³³ (ver Figura 25, p. 61) para estabelecerem-se no Brasil, temporária ou definitivamente, «como pequenos proprietários, artesões trabalhadores rurais e urbanos, artífices, técnicos, professores». (MAESTRI, 2000,

³⁰ «A bem da verdade histórica seja dito que estes alemães chegados antes e durante a Revolução Farroupilha, foram, na sede do Curato, os arquitetos deste grande edifício social que, hoje, contemplamos, o qual ergueram com ingente esforço e solidificaram, amando com carinho a terra que os agasalhou.» (BELÉM, 2000, p. 114).

³¹ «Cosmógrafo, navegadores, artistas, missionários, exploradores, banqueiros, mercenários, artífices, refugiados, agricultores, simples trabalhadores manuais; praticamente não houve arte, atividade ou função jamais desempenhada por um italiano na construção, comumente dolorosa, do Novo Mundo.» (CONSTANTINO, 2000, p. 11).

³² Ver também GUTIERREZ & GUTIERREZ, 2000.

³³ Para informações sobre a emigração, a travessia oceânica, a colonização, o trabalho e a arquitetura, ver: MAESTRI, 2000; CONSTANTINO, 2000; GUTIERREZ & GUTIERREZ, 2000.

março de 1858, quando estava hospedado na povoação, que chamou de «a singularmente alemã Santa Maria», menos de dois meses antes de sua emancipação política:

Imagine-se uma rica aldeia à margem da estrada de Darmstadt a Heidelberg ou outro lugar à entrada da montanha, e estamos no centro de Santa Maria. Até o dialeto do Palatinado se fala aqui nas ruas, como língua do país e, como lá, se ouve em toda a parte. [...] Nas vielas alemãs rangem a cada momento grandes carretas; oito bois bem nutridos vão atrelados na frente. Os grosseiros carros de carga de duas rodas são carregados de produtos do país e de artigos de importação, para cuja produção e venda Santa Maria é ponto muito importante. Por isso existe entre os negociantes alemães de Santa Maria gente rica, por menos que se note isso à primeira vista. [...] E dessa maneira se encontram os alemães no lugar. Considera-se quase uma necessidade que o alemão em Santa Maria tenha que enriquecer.

A descrição pode conter algum exagero praticado por conta do entusiasmo e da surpresa de encontrar, no longínquo interior da Província, conterrâneos que emigraram pobres e viviam na prosperidade, na nova pátria, como fruto exclusivo de seu trabalho. Entretanto, não há como negar a forte influência germânica em Santa Maria, durante largo período de sua história, pela ação dos imigrantes alemães e seus descendentes, consolidando sua identidade como pólo comercial e deixando importantes marcos de referência nos demais setores econômicos e nos de âmbito social, político, militar e religioso que contribuíram para a formação cultural santa-mariense.

Não há dúvida de que o denodado trabalho dos alemães, chegados em maior número depois da Revolução, foi de capital importância para o progresso de Santa Maria, mas é aos pioneiros dos primeiros anos que a cidade deve mais.

do Rio Grande do Sul (1858) constitui um “verdadeiro hino” à terra gaúcha, para usar a definição precisa de Abeillard Barreto. Chegando à cidade de Rio Grande a 22/2/1858, Avé-Lallemant visitou a seguir Porto Alegre, São Leopoldo, Rio Pardo, Santa Cruz, Cachoeira, Santa Maria, São Martinho, São João Mirim, São Miguel, São Luiz Gonzaga, São Nicolau, São Borja, Itaqui, Uruguaiana, Alegrete, São Gabriel e Caçapava, retornando a Porto Alegre via Cachoeira, Santa Cruz, Rio Pardo e Taquari. Avé-Lallemant não mediu palavras para descrever a Santa Maria da Boca do Monte, vista a 26 de março de 1858. O viajante comparou-a a uma “bonita aldeia suíça”, a um verdadeiro “ninho de casas brancas com telhados vermelhos”, possuidora de uma praça que “muitas capitais nórdicas poderiam invejar”. Muito agradou-lhe ouvir o sotaque do Palatinado, falado pelas 32 famílias alemãs então residentes em Santa Maria, reencontrar uma antiga paciente que havia tratado no Rio de Janeiro e observar a prosperidade e satisfação de seus compatriotas, que criavam raízes no interior do Rio Grande. Naturalista diletante, não lhe passou despercebida a presença de grande quantidade de troncos fossilizados nos arredores da cidade.» (MARCHIORI & NOAL FILHO, 1997, p. 43)

Enquanto os homens do lugar tiveram que se incorporar às facções em luta, os alemães, como estrangeiros, mantiveram-se neutros e assumiram o comércio local e o fornecimento de variados produtos agrícolas e de suas habilidades artesanais. Eram comerciantes, agricultores, pedreiros, carpinteiros, ferreiros, alfaiates e curtidores que, com muito trabalho e coragem, muitas vezes sofrendo as violências da época revolucionária, asseguraram a continuação das atividades na povoação, durante o decênio em que a Guerra dos Farrapos conflagrou toda a Província.

Após o término da Revolução, os santa-marienses ex-combatentes voltaram-se para os trabalhos agrícolas e pastoris, ficando as atividades urbanas de comércio e fabricação de produtos nas mãos dos alemães (ver Figura 24, p. 58). Em tempos de paz, os operosos imigrantes germânicos e seus filhos empenharam-se ainda mais em seus ofícios,



Figura 24: **Interior de uma casa comercial.**
Fonte: ROCHE, 1969, p. 40.

sedimentando e ampliando a situação conquistada durante os anos difíceis.

Muitos outros compatriotas desses pioneiros afluíram então para a povoação, agora sede de Freguesia, principalmente após o reinício, em fins de 1844, da corrente imigratória alemã no Brasil, interrompida em 1830. Os novos migrantes procediam principalmente da Colônia Alemã de São Leopoldo.

O predomínio germânico em Santa Maria tornou-se de tal forma acentuado que o médico e viajante alemão AVÉ-LALLEMANT²⁹ (1980, p. 214-215) assim a descreveu, em 27 de

²⁹ «Robert Avé-Lallemant, nascido em Lübeck a 25/7/1812, estudou medicina em Berlim, Heidelberg e Paris, graduando-se em Kiel, no ano de 1837. Diretor, por muitos anos, do hospital de febre amarela no Rio de Janeiro, somente retornou à sua cidade natal em 1855, por motivos de saúde. Nomeado médico da expedição da fragata “Novara”, por recomendação de Alexander von Humboldt, desembarcou pela segunda vez no Rio de Janeiro (1857). Nos dois anos seguintes, empreendeu as viagens pelo norte e sul do Brasil, que lhe renderam farto material para os famosos livros sobre o país. A *Viagem pela Província*

soldados, muitos dos quais haviam recentemente acantonado em Santa Maria, certamente tomou a povoação conhecida na região da Colônia Alemã, estimulando a migração de colonos, principalmente comerciantes e artesãos, para a sede do Curato.

Entretanto, os primeiros alemães a se fixarem em Santa Maria, segundo os registros históricos conhecidos, haviam pertencido às fileiras do 28º Batalhão de Caçadores. Por outro lado, sabemos que alguns mercenários dos batalhões de alemães eram originários de outros países europeus.



Figura 23: **Litografia de Oscar Canstatt: São Leopoldo em 1864.**

Fonte: ROCHE. 1969, p. 2.

Em seu trabalho, Astrogildo de Azevedo referiu-se àqueles pioneiros da germanidade na povoação, sem revelar, na maior parte deles, seu recente passado como mercenários.

Azevedo citou alguns alemães como os primeiros que se fixaram em Santa Maria, sem referir sua origem militar. João Appel estabeleceu-se como alfaiate; Valentin Freyler e João Satter estabeleceram-se como pedreiros; Boaventura Dauzacker que instalou a primeira pedreira santa-mariense; João Leopoldo Billo, natural de Berlim, soldado do mesmo batalhão, era considerado, na povoação, como excelente marceneiro.

Segundo Azevedo, deve-se aos ofícios desses quatro ex-soldados as primeiras casas de alvenaria construídas em Santa Maria.

Outros alemães, ex-militares e colonos, devem ter estado ou se fixado em Santa Maria naquele período.

Em 1836, já havia um considerável número de alemães na povoação. Durante a Revolução Farroupilha, muitos outros colonos alemães se estabeleceram na povoação santa-mariense.

Aos pioneiros germânicos, suas mulheres e filhos, chegados entre 1829 e 1845, Santa Maria deve uma parte importante de seu desenvolvimento durante e após o conflito.

A Escola de Engenharia, fundada em 1896 em Porto Alegre, destinou-se à constituição de um grupo técnico superior que contribuísse com seus estudos para a formação de uma mão-de-obra qualificada.

No caso de Santa Maria, deve-se destacar a capacidade produtiva dos santa-marienses, já no início do século dezenove. Quanto à atividade comercial e à fabricação de diversos artigos de consumo, haveria um notável incremento com a chegada de imigrantes alemães, alguns anos depois.

Os primeiros registros de alemães que se fixaram em Santa Maria estão ligados ao início da desmobilização dos mercenários do 28º Batalhão de Caçadores, causada por revoltas internas ao Batalhão, culminando com o linchamento do subcomandante, o italiano Major Thiola. Comandado pelo Coronel. Alexandre Mac Gregor²⁸, o 28º Batalhão foi embarcado para o Rio Grande do Sul em agosto de 1828.

De acordo com LEMOS (1993, p. 413), o chamado "Batalhão do Diabo" chegou na povoação santa-mariense, na primeira quinzena de janeiro de 1829, com um número ignorado de homens, que fora cerca de 300 no início da marcha em Santa Catarina. Eram quase todos alemães, «excelentes soldados quando em serviço, mas baderneiros de primeira linha quando de folga».

A Guerra da Cisplatina acabara e o 28º Batalhão de Caçadores foi fracionado, sendo alguns destacamentos mandados para Rio Pardo e Porto Alegre, ficando o grosso da tropa em Santa Maria.

Dessa forma, foi iniciado o licenciamento dos homens, permanecendo ou voltando alguns para Santa Maria onde vários casaram com moças brasileiras, pertencentes às famílias locais.

Muitos licenciados se dirigiram para a área da Colônia Alemã de São Leopoldo (ver Figura 23, p. 57) onde se concentrava um grande número de seus compatriotas. Esse fluxo de ex-

²⁸ Alexandre Mac Gregor, natural da Inglaterra, lutou no Exército de Portugal contra Napoleão, radicando-se em Lisboa. Após a independência do Brasil, solicitou a D. Pedro I sua incorporação ao Exército Imperial, no que foi atendido. Coube-lhe o comando do 28º Batalhão de Caçadores que assumiu em Pernambuco, onde se encontrava aquela unidade, em maio de 1826. (BRENNER, 1995, p. 74)

desenvolvimento industrial em que a força de trabalho guardava ainda sua virtude técnica artesanal.

Um das dessas sociedades foi a *Gemeinnützigen Verein* – Sociedade de Utilidades Públicas – que procurava integrar os imigrantes recém chegados à vida da cidade, e que teve, a partir de 1911, o arquiteto Theodor A. J. Wiederspahn como responsável pela formação dos artesões. O curso teve um desempenho tão proveitoso que, em fins de 1913, foi cogitada a formação de uma escola independente.

Essa boa atuação deve ser entendida tanto pelo crescimento da indústria gaúcha, demandando cada vez mais mão-de-obra, quanto pelo surto de construções urbanas ocorrido em Porto Alegre, no início do século. Funcionavam na capital importantes escritórios de engenharia, os quais se vincularam à construção de uma série de prédios que apresentam uma conformação arquitetônica não encontrada em outros lugares, caracterizando-se pelo uso de esculturas ornamentais. Nestas obras destacam-se os nomes de Theodor Wiederspahn e Rodolpho Ahrons, formados em Berlim, aos quais o governo republicano borgista por várias vezes encomendou projetos.

O plano da constituição de uma escola profissional tornou-se realidade pela iniciativa do empresariado manufatureiro rio-grandense através da *Verband Deutscher Verein*, com o apoio do cônsul da Alemanha no estado.

A 8 de abril de 1914 foram aprovados os estatutos da *Gewerbe Schule*²⁶ (Escola de Ofícios) [...] (PESAVENTO, 1988, p. 62).

No período de guerra²⁷ essa escola enfrentou dificuldades que levaram ao seu fechamento em 1917. Reaberta em 1921, era formada por eletricitistas, mecânicos, encanadores, pedreiros, carpinteiros, escultores, fotógrafos, serralheiros etc., eram pequenos produtores independentes, artesões que estavam falindo, pelo crescimento das empresas maiores, e que encontravam no assalariamento uma alternativa de sobrevivência. Havia também os filhos de empresários que antes da guerra eram enviados para estudar na Europa e que, por causa da nova conjuntura, foram fazer a sua formação técnica nessa escola em consequência do seu elevado nível de ensino.

²⁶ Para maiores informações ver PESAVENTO, 1988.

²⁷ Para informações sobre a importância dos alemães no Rio Grande do Sul para a formação de um mercado exportador para a Alemanha no pós-guerra, ver VAUTHIER, juil. 1918.

Não se pode dizer que, no Rio Grande do Sul, todo artesanato seja necessariamente anacrônico, mas os limites de seu domínio se vão estreitando sempre em face dos progressos da indústria e do comércio que põem à disposição dos consumidores, a muito melhor preço, a maior parte dos produtos ou artigos.

Entretanto, certas profissões que, apesar dos progressos da técnica, permaneceram artesanais, desenvolveram-se em conseqüência do aumento populacional: pedreiros, ferreiros, carpinteiros, marceneiros etc..

Um fator importante a ser considerado é o fornecido por WEIMER (2000, p. 82), na sua tese de doutorado em que demonstra que a arquitetura erudita produzida pelos arquitetos alemães, no Rio Grande do Sul, remontavam à época do início da imigração que manteve uma produção relativamente estabilizada durante o Império e que teve um grande incremento a partir da abolição da escravatura, para chegar a seu ápice na década de 1920.

Muitos dos profissionais alemães atuaram na área militar e na civil, como exemplo, Phillip von Normann²⁴ que se mudou para Santa Maria em 1858 onde realizou diversos projetos de urbanismo, pontes e edificações, até voltar para a capital em 1861.

Grandes contribuições tiveram os alemães imigrados para o Rio Grande do Sul e que lá conseguiram se estabelecer com relativa segurança. Demonstraram desde cedo preocupação com os recém-chegados. Em Porto Alegre, data de 1858 a formação da *Deutscher Hilfsverein*²⁵ – Sociedade Beneficente Alemã – que, além de assistência social, destinava-se a proporcionar colocação em empregos e dar orientação profissional para os patrícios que chegavam. Assim como esta, outras sociedades civis de auxílio mútuo surgiram no interior da colônia teuta do Rio Grande do Sul. Algumas dessas entidades se preocupavam com a formação profissional da mão-e-obra num estágio de

²⁴ Georg Karl Phillip Theodor von Normann era natural de Halle, perto de Leipzig, onde nasceu em 23/11/1818. Formado em arquitetura e engenharia, começou sua vida profissional no sul da Suécia. Casou com a sueca Maria Ahlstrom em Nova Friburgo, Rio de Janeiro, em 9/12/1844 da qual se divorciou 15 anos mais tarde, em Porto Alegre. Em 1859, casou com Margarida de Sá Brito, vindo a falecer em 1862 devido ao vício da embriaguez. (WEIMER, 2000, p. 88, 91)

²⁵ «A *Deutscher Hilfsverein* era uma sociedade particular, integrada por membros da comunidade alemã da capital, e abrigava, entre seus sócios, comerciantes, gerentes de grandes firmas importadoras, [...]» (PESAVENTO, 1988, p. 61).

complementar. Segundo WEIMER (1983, p. 44-45, 75), existiam marceneiros, carpinteiros, torneiros, pedreiros, canteiros, construtores de moinhos, fabricantes de moinhos e pintores. Tinham tradição em técnicas construtivas como taipa-de-sopapo, alvenarias de pedra e de tijolo, madeira etc.

Para ROCHE (1969, p. 481), o artesanato rural dividiu-se em dois grandes ramos: o fornecimento dos artigos necessários à vida local e a transformação dos produtos agrícolas para torná-los exportáveis.

Os colonos, que se dedicavam exclusivamente à agricultura, haviam começado a apelar para outros que se tornaram ou voltaram a ser ferreiros, serralheiros e pedreiros. O desenvolvimento das construções trouxe a multiplicação e a prosperidade das fábricas de tijolos, de telhas e de artefatos de carpintaria e marcenaria (ver Figura 22, p. 53).



Figura 22: **Engenho e depósito de madeira.**
Fonte: ROCHE, 1969, p. 45.

Entretanto, segundo ROCHE (1969, p. 485), se produziu um curioso fenômeno:

[...] a diáspora, nos núcleos urbanos luso-brasileiros, de artesãos alemães que, desde 1846, se estimavam em várias centenas. Êsses artífices pareciam ter encontrado condições mais favoráveis ao exercício de sua profissão nos municípios de população luso-brasileira, que os acolheram bem. Sua boa sorte adveio do fato de que os usos, os costumes, as tradições e os preconceitos da população luso-brasileira a afastavam de certas artes mecânicas. Foram carpinteiros, marceneiros, seleiros, ferreiros, fabricantes de carroças, alfaiates, sapateiros, moageiros, padeiros, hoteleiros, relojoeiros, fotógrafos. Por outro lado, em todos êsses casos de isolamento, houve rápida assimilação dos elementos teuto-brasileiros pelo meio luso-brasileiro, pelo menos até à chegada dos Brummers.

Foram êsses artesãos, instalados nas cidades desde os primeiros anos de sua residência no Brasil e não participantes da vida da colônia alemã, que ordinariamente estiveram na base do desenvolvimento de pequenas oficinas em manufaturas ou em fábricas, mas não os artesãos rurais.

A partir de 1850, foi retomado o processo imigratório, interrompido em 1830²³, e a colonização espalhou pelas áreas não-ocupadas pelos açorianos, na encosta inferior da serra.

Em 1851, o governo do 2º Império contractou na Alemanha 2 mil soldados com o fim de reforçar nosso Exército na campanha contra o dictador Rosas.

Ardia por esse tempo a revolução contra o jugo da Dinamarca nas Provincias prussianas de Schleswig e Hollstein por ella conquistadas á força d'armas em 1848.

A fina flor da mocidade de então levantara se contra a dominação estrangeira.

Os vencedores por seu lado trataram de consolidar a victoria, destruindo os ultimos obstaculos á sua soberania. [...]

N'este interim, apparecem agentes do Governo brasileiro, alistando soldados para uma campanha na America do Sul.

O momento era opportuno: a idéa de adhesão, ardente de protesto collectivo, lavrava como um incendio; de toda parte affluíam alistandos: eram obscuros operarios e camponezes, eram abastados filhos de familias de aprimorada educação, eram legitimos representantes da genuina nobresa prussiana. O patriotismo ultrajado preferia os azares d'aquella aventura perigosa ás humilhações e iniquidades do captiveiro. Pertenceram a essa legião o célebre jornalista Carlos von Koseritz, talento e erudição consagrados em mais de 25 annos de lutas na imprensa da capital, tanto em lingua portugueza como em allemão; Carlos Jansen, lente cathedratico no antigo Collegio Pedro II, do Rio de Janeiro; Frederico Haensel, figura de destaque no alto commercio de Porto Alegre e deputado provincial no tempo do Imperio e muitos outros.

Os vencimentos d'esses estrangeiros eram os mesmos que percebia o pessoal do Exercito nacional. Os contractos tinham o prazo de 4 annos, no fim dos quaes os contractados tinham o direito de optar entre 80\$000 como auxilio para voltarem á sua Pátria e um prazo colonial ou sejam 22.000 braças quadradas de terreno. Em geral, elles preferiam [...] o dinheiro. (AZEVEDO, 1914, p. 20-21)

Dos imigrantes que foram para o Rio Grande do Sul, parte significativa deles era oriunda de regiões da Alemanha onde se realizava o artesanato doméstico como trabalho

²³ «De forma geral, os escravistas opuseram-se à colonização mesmo em terras impróprias ao latifúndio. Os recursos do Estado eram poucos e desagradava-lhes que se destinassem à colonização. A pequena propriedade e o trabalho livre eram formas de produção superiores ao escravismo e violentavam os horizontes sociais e mentais dos grandes proprietários. [...] preocupavam-se com as concessões imperiais ao abolicionismo inglês, do tráfico de trabalhadores e temiam que a imigração fortalecesse o emancipacionismo. [...] Os grandes plantadores viam a imigração como parte de nefasta política externa e interna imperial. Quando se fortaleceram politicamente, puseram fim às iniciativas imigrantistas do Executivo. Em 15 de dezembro de 1830, a Lei de Orçamento do Império, votada pelo Parlamento, não compreendia verbas para a colonização. Em abril de 1831, isolado das classes senhoriais, D. Pedro I renunciou ao trono em favor do filho. A partir da Abdicação, na direção do governo e preocupados com a manutenção do tráfico, os escravistas desinteressaram-se pela imigração, que praticante se interrompeu.» (MAESTRI, 2000, p. 18)

Os imigrantes receberam pequenas propriedades²² que vão caracterizar a região e contrastar com as grandes propriedades da região sul do Estado. Realizavam uma agricultura de subsistência.

A Revolução Farroupilha (1835-1845) provocou o isolamento de Porto Alegre das áreas produtivas mais distantes, situação que intensificou o processo produtivo nas colônias.

Além da privilegiada situação geográfica, Santa Maria contou, para seu desenvolvimento, com a força do trabalho alemão, favorecido pela neutralidade em que os imigrantes se mantiveram. Como já foi citado, na ausência dos cidadãos locais, envolvidos no conflito, os alemães que, desde 1829, começaram a se fixar na povoação, passaram a dominar os negócios como comerciantes (ver Figura 21, p. 51), agricultores e artesãos, numa variada oferta de produtos.



Figura 21: **Caixeiros-viajantes no interior do Rio Grande do Sul.**

Fonte: ROCHE, 1969, p. 40.

Foi naquela época que Santa Maria começou a formar sua identidade comercial, onde, segundo AZEVEDO (1914, p. 22 “não paginado”),

Antes de meados do século passado, começou Santa Maria a gozar dos fóros de emporio commercial e industrial, onde dilatada zona da Província se vinha abastecer de productos fornecidos pelo fecundo suor dos alemães.

Os nossos ferreiros, curtidores, lombilheiros, ourives, vinhateiros, agricultores, commerciantes, etc., executavam as encommendas que lhes vinham ter ás portas ou enchiam carretas com os productos de seu labor e os iam collocar nos mercados consumidores longínquos. Foram elles que consagraram Santa Maria como centro commercial de primacial importancia como os guerreiros dos século atrazado a haviam proclamado ponto estrategico de innegável valor.

²² «As condições do contrato eram ótimas: os imigrantes receberiam, gratuitamente, a passagem, 77 hectares de terra, ferramentas, sementes, subsídios, etc.» (MAESTRI, 2000, p. 16) «Os imigrantes recebiam uma parcela de terras - inicialmente de 66 a 77 ha por família, que foi sendo reduzida por lei, até chegar a 25 ha [...]» (SOUZA, 2000, p. 37)

No início do século XIX, eram muito fortes as feridas abertas pela Independência, pelo golpe antiliberal de 1823 e pela questão dinástica lusitana. As elites escravistas nacionais ressentiam-se dos privilégios lusitanos dado pelo imperador e temiam que ele quisesse reunificar Brasil e Portugal. Por isso, os imigrantes não podiam ser portugueses.

A nacionalidade dos primeiros colonos deveu-se à situação dos Estados germânicos²⁰ onde abundavam os colonos sem-terra. Alistaram-se, interessados em viajar ao Brasil como colonos ou mercenários²¹.

Em 1824, chegaram os primeiros casais germânicos e estabeleceram-se ao norte de Porto

Alegre, na região onde fundaram a primeira colônia que foi São Leopoldo, junto ao rio dos Sinos (ver Figura 20, p. 50). Foi o início da ocupação das áreas acidentadas,

cobertas de matas, desprezadas pelos criadores de gado.



Figura 20: **Quadro de Carl Ernst Zeuner: o desembarque dos primeiros imigrantes alemães em São Leopoldo (25/7/1824).**
Fonte: ROCHE, 1969, p. 1.

conviveram pacificamente nas mesmas comunidades e associações. (WEIMER, 2000, p. 82). Para informações sobre a colonização alemã ver ROCHE (1969).

²⁰ «Por força da reestruturação social, no início da revolução industrial na Alemanha, criaram-se fortes tensões que tiveram, entre outras conseqüências, a emigração de grandes contingentes de agricultores. [...] Uma fração destes fixou-se nas cidades e a maioria, nas zonas rurais.» (WEIMER, 1983, p. 284)

²¹ «[...] os interesses primordiais da corte brasileira estavam vinculados a questões militares. Dom Pedro I tinha a imperiosa necessidade de um exército “confiável”. Para isso, encarregou Schaeffer [major Georg Anton Schaeffer] para contratar mercenários. [...] Schaeffer foi para Hamburgo [...] e ali contratou mercenários a título de “colonos”, para efeitos legais, e aqueles que efetivamente eram agricultores vieram encobrir os mercenários.» (WEIMER, 1983, p. 23).

p. 40), todos eles, com raras exceções, eram açorianos ou descendentes da primeira geração nascida no Brasil.

Ainda por volta de 1727, o povoamento realizado pelos milicianos-criadores, sob o comando do General Diogo de Souza, penetrou no último quadrilátero rio-grandense ainda não-ocupado: entre o Ibicuí, ao norte; o Quarai, ao sul; o Uruguai, a oeste e, a leste, a linha formada por Bagé e São Gabriel. Assim, traçou-se a zona da Fronteira que veio a ser a mais rica região de pecuária e consagrou a predominância da criação extensiva sobre a agricultura. Os poucos centros urbanos, ainda embrionários, ficavam separados por imensas extensões de campos onde o homem construía apenas abrigos precários.

Essa dispersão e essa demora do povoamento foram o preço de sua homogeneidade que, por pesadas que tenham sido, não puseram em perigo o desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

1.2.2 Alemães (1824) e Italianos (1875)

No século XIX o Rio Grande do Sul assistiu à ida de alemães e italianos para a Província, constituindo a entrada de novos elementos com outra cosmovisão de mundo os quais contribuíram para a formação de uma nova mentalidade no rio-grandense. A Província latifundiária e pecuarista foi recriada e transformada numa região minifundiária e agrícola.

Sendo assim, o estabelecimento de colonos alemães (1824), seguidos mais tarde de italianos (1875), no Rio Grande do Sul inseriu uma nova composição de forças produtivas que se desenvolveu ao longo do século XIX, especificando novas necessidades e interesses.

1.2.2.1 Alemães¹⁹

¹⁹ Quando começou a imigração, o país Alemanha ainda não se havia formado. Logo, não havia cidadão alemão, apesar do termo ser utilizado para todo indivíduo portador de cultura germânica. É importante assinalar que, nesse caso, o conceito de cultura nem sempre se sobrepunha com o étnico. Devido a problemas de denominação territorial, entraram no Brasil com passaporte de países germânicos, embora fossem de origem étnica diversa, thecos, eslovacos, húngaros, poloneses, ou mesmo, holandeses, nórdicos e suíços. Essa situação era oficialmente reconhecida pelo Brasil onde todos eram qualificados como sendo alemães. Aparentemente, isso também não causou qualquer problema entre os próprios imigrantes, já que

significativa de sua função estratégica e da dispersão do povoamento. Entretanto, não teve empenho em introduzir novos colonos açorianos, concedendo a maior parte das terras a antigos soldados.

Foi assim que se firmou a presença portuguesa no sul do Jacuí. Pinto Bandeira, comandante do setor de Encruzilhada e de Camaquã, ali procedeu à legitimação de algumas terras já ocupadas e a distribuição das que ainda estavam devolutas, a partir de 1779-1780, antes mesmo que fosse traçada a fronteira fixada pelo Tratado de 1777. Também distribuiu terras nas zonas em que exerceu o comando militar¹⁷. A Bacia do Vacacaí foi, assim, ocupada entre 1790 e 1794, de São Gabriel a São Sepé.

Segundo ROCHE (1969, p. 24), um acampamento foi estabelecido no ano 1727 em Boca do Monte-Santa Maria – entre a Depressão Central e o Vale do Ibicuí que cobre aproximadamente 10.000 quilômetros quadrados, foi concedido a 14 donatários apenas, entre os quais os próprios conquistadores das Missões. Nos anos que se seguiram cederam-se terras a recém chegados, e o general Diogo de Souza concedeu títulos definitivos a um número muito maior de proprietários. Em 1797, época em que a 2ª Subdivisão Demarcadora de Limites estava em Santa Maria, a Comarca de São Paulo abrangia o território que, hoje, constitui o Estado do Paraná. Seja por que motivos forem, o que cabe ressaltar é que nessa época começaram a afluir para o acampamento vários casais descendentes de açorianos e alguns açorianos natos, procedentes de Curitiba, Paranaguá, Castro e de outros lugares da referida comarca.¹⁸ Outros procediam de Rio Pardo, pelo motivo de serem naturais daquela vila a maioria dos soldados da 2ª Subdivisão que iam rever parentes e ficavam ou, outros, que vinham iam e vinham, movimentando assim o povoado que surgia. Quando dissolvida a 2ª Subdivisão, continuou o povoado a desenvolver-se com a chegada de elementos de São Paulo, Rio Pardo, Cachoeira, Taquari, Triunfo, Viamão e de outras localidades do Rio Grande que, segundo João BELÉM (2000,

1969, p. 24)

¹⁷ Nas regiões de Eral, a partir de 1791, Caçapava desde 1800, de Jaguarão a contar de 1801. (ROCHE, 1969, p. 24)

¹⁸ Ver listas de batizados e casamentos efetuados em Santa Maria, em BELÉM, 2000, p. 33-38, 42-54, 56-58, 66-78.

Já entre 1724 e 1733, antes da colonização oficial e ocupação militar do Rio Grande São Pedro, existiam, em Rio Pardo, fazendeiros com campos de criação de gado e, pelo menos, alguns provinham da Colônia de Sacramento e outros tinham descendência ou eram açorianos.

Os descendentes dos casais que emigraram dos Açores foram estancieiros na maioria, quando os próprios açorianos não são fazendeiros. Os descendentes que se fizeram estancieiros perpetuaram a linhagem açoriana desses casais.

Os açorianos eram agricultores na sua terra natal e se estabelecerem no vale do Jacuí. Os lotes recebidos eram de 1.000 ha., posteriormente, reduzidos à metade.

Estabeleceram-se nas proximidades dos mercados urbanos e dos portos internos. Sua policultura tinha uma produção reduzida, porque atendia as necessidades domésticas e ao mercado local. Dedicaram-se, a partir do final do século XIX, principalmente, ao plantio do trigo que chegou a ser produzido em grande quantidade para exportação.

Como a colonização não respondesse ao que dela se esperava, os governadores começaram a outorga terras aos oficiais e soldados ao final do seu engajamento e que eram procedentes, na maioria, das capitânicas de São Paulo e Minas Gerais.

A necessidade de reagir contra a pressão espanhola provocou uma mudança na orientação do povoamento. O Vale do Jacuí já não interessava por si só, mas porque vinha a ser uma base de partida para o sul. Por isso, foi defendido por postos avançados, estabelecidos na região mais ameaçada, a Serra do Sudeste. O povoamento dirigiu-se para o sul até Camaquã, para sudoeste, subindo os vales do Camaquã-Mirim e do Piratini, para oeste por um transbordamento partindo de São Sepé, nos vales dos rios Vacacaí – Cacequi e Santa Bárbara.

Entre 1777 e 1800, fundaram-se várias pequenas vilas que também serviam de centros administrativos e religiosos a pequenos territórios de fronteira povoados por criadores-milicianos.¹⁶ A lentidão com que se encheram os vazios entre esses núcleos é bem

¹⁶ Encruzilhada em 1770, Pelotas em 1780, Erval em 1791, Caçapava e Canguçu em 1800. (ROCHE,

mais interiorizado possível, uma vez que na direção oeste não havia profundidade suficiente de calado para as embarcações prosseguirem. Nesse ponto limitado, fundaram Rio Pardo em 1750 (ver Figura 19, p. 46).

Foi para esta área, o Vale do Jacuí, que os governadores militares dirigiram o povoamento. Fundaram diversas praças que protegiam a estrada fluvial até Rio Pardo que, por muito tempo, permaneceu baluarte avançado do domínio português.

Para Célia SOUZA (2000, p. 13), «os sistemas de rios, lagos e lagoas, as regiões de campos naturais e regiões de serras cobertas de matas, além de sua peculiar orla litorânea, influíram decisivamente no rumo dos fatos históricos que desencadearam o processo de ocupação territorial.»



Figura 19: **Os primeiros núcleos.**
Fonte: SOUZA, 2000, p. 25.

O açoriano foi o maior elemento colonizador do Rio Grande; procedeu diretamente do Arquipélago em 1752, de Santa Catarina e Colônia do Sacramento e, algumas vezes como fazendeiro, mas rapidamente evoluiu de pequeno proprietário ou granjeiro a grande proprietário ou fazendeiro¹⁵.

O açoriano, no Rio Grande, progrediu na escala social, quando mudou de vida para ser fazendeiro. A verdade é que, antes da chegada em massa dos casais, existiam açorianos na região que eram fazendeiros, todos com campos em Viamão.

Aos casais formados nos Açores, os emigrantes, acrescentem-se os que por casamento entre eles na América Portuguesa, vieram constituir outros tantos casais açorianos.

¹⁵ Para maiores informações sobre a viagem dos colonos açorianos, a formação dos primeiros assentamentos e a formação dos núcleos urbanos, ver SCHMIDT ([2001]).

Assim que, quando foi necessário colonizar a Província, o governo português utilizou casais das ilhas Açores, contingente numeroso que foram instalados nas proximidades de Rio Grande e Viamão, na então sesmaria de Jerônimo de Ornellas local onde mais tarde seria Porto Alegre¹³. Os casais açorianos dessa zona não tardaram a

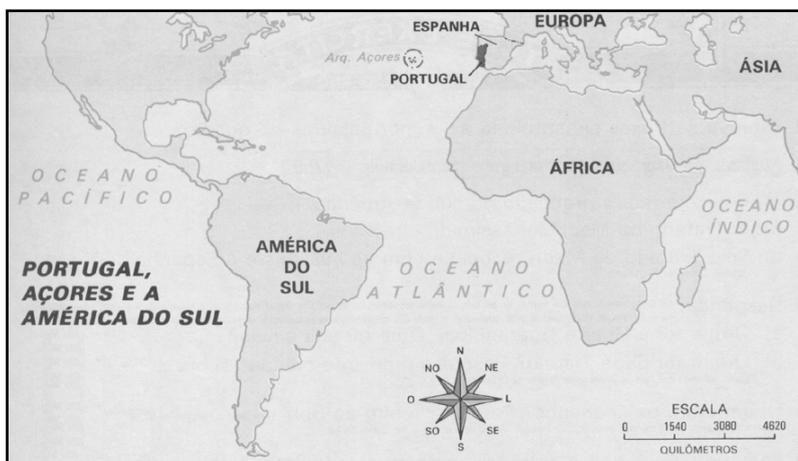


Figura 18: Portugal, Açores e a América do Sul.

Fonte: KOTECK, 1994, p. 73.

reunir-se no local de Porto Alegre, pois não tinham nem as mesmas tradições, nem o mesmo gênero de vida que os primeiros rio-grandenses¹⁴. Outros desses imigrantes deveriam seguir até os Sete Povos das Missões, entretanto, alcançaram o porto pluvial

¹³ «A área onde se situa hoje Porto Alegre foi concedida em 1736, como sesmaria, a Inácio Francisco, companheiro de João Magalhães na expedição que devassou as terras rio-grandenses em 1726. Em 1752 chega, ao que seria então o Porto de Viamão, uma comitiva de paulistas — cerca de 60 pessoas — que tinha por finalidade demarcar os limites entre os domínios lusos e espanhóis, fixados pelo Tratado de Madri. Nesta ocasião é que se teria criado o primeiro núcleo urbano de Porto Alegre. Poucos anos depois chegam ao mesmo sítio casais açorianos primitivamente destinados ao povoamento da Região das Missões, que, pelo Tratado de Madri, passa a fazer parte do império português. Os índios dos Sete Povos resistiram, entretanto, à transferência e os planos de colonização açoriana daquela área tiveram que ser abandonados, permanecendo os imigrantes no que passaria a ser conhecido como Porto dos Casais. Os açorianos que se fixam no Rio Grande do Sul vão dar origem a quatro núcleos: Capela Grande de Viamão, Porto do Viamão (Porto Alegre), Rio Grande de São Pedro e Santo Antônio da Patrulha. [...] praticarão agricultura de subsistência e agricultura de exportação. [...] Porto Alegre se situa numa área extremamente privilegiada do ponto de vista do transporte hidroviário, o mais importante durante o século XVIII e na maior parte do século XIX. De um lado está junto à Lagoa dos Patos, pela qual se ganha acesso ao mar. Do outro, se encontra à margem do Guaíba que é um estuário formado pelos Rios Jacuí, Caí, dos Sinos e Gravataí, os quais são todos navegáveis, pelo menos em parte do seu curso até a foz (Guaíba). Deste modo torna-se Porto Alegre o escoadouro natural de toda produção exportada por esta área e ainda do Vale do Taquari, afluente navegável do Jacuí. [...] A primeira função econômica da cidade, que ela conservará por muito tempo, é, portanto, comercial. [...] Esta foi a base do crescimento de Porto Alegre no seu primeiro meio século de existência. É preciso não esquecer, porém, que Porto Alegre também tinha funções militares, principalmente depois que se tomou a capital do "Continente de São Pedro", em 1773. A primeira capital tinha sido Rio Grande, porém com a invasão castelhana, em 1762, o governo transfere sua sede para Viamão e, depois em 1773,-para Porto Alegre. O fato de que depois disso Porto Alegre nunca mais tenha deixado de ser a capital do Rio Grande atesta, a vitalidade que ela alcançou nesta época. Em 1810, Porto Alegre é elevada a vila e em 1822 a cidade.» (SINGER, 1977, p. 147-149).

¹⁴ Para informações sobre a organização da sociedade rio-grandense e sobre suas atividades econômicas, políticas e sociais, ver MEDEIROS, 1975.

Já havia um número considerável de famílias fixadas no interior da Capitania de São Pedro¹² durante os primeiros decênios do século XIX. Para MEDEIROS (1975, p.16), «essas populações se constituíam de portugueses, certamente a minoria. Constituíam-se principalmente de lagunistas, de fluminenses, de paulistas, de mineiros e outros, integrantes todos da sociedade brasileira, caldeada já por trezentos anos de história, e que fornecia os recursos demográficos para a ocupação. Também **gente da terra** e seus descendentes integravam o todo.»



Figura 17: **Os Tratados de Madri e Santo Ildefonso.**

Fonte: KOTECK, 1994, p. 77.

Os ataques espanhóis contra a Colônia de Sacramento, atraíram a atenção do governo português. Os governadores militares preocuparam-se logo em reforçar sua posição, criando centros de colonização lusitana.

Em 1746, uma grande seca assolou as Ilhas Açores (ver Figura 18, p. 45), trazendo consigo uma grande miséria aos seus habitantes, situação agravada por já estarem essas ilhas superpovoadas e sob regime de latifúndio. Os açorianos escreveram ao Rei, pedindo que lhes permitisse emigrar.

¹² «Criada por Carta de Lei de 19 de setembro de 1807.» (MEDEIROS, 1975, p.20)

pastoris latifundiárias sulinas opunham-se ao financiamento colonial e antipatizavam com o colono europeu.

Para MAESTRI (2000, p.19), quando Pedro II assume o poder, ele incentiva a colonização com europeus por acreditar nas «[...] teorias “científicas” da hierarquização racial, que propunham a impossibilidade de as nações *mestiças* “civilizarem-se”. A colonização com europeus de “sangue limpo” e o gradativo desaparecimento da população mestiça eram soluções fantasiosas do “problema” racial brasileiro. [...] A dom Pedro, as teorias racistas lembravam que sua dinastia reinaria, se nada se fizesse, sobre um império de “negros”.»

1.2.1 Açorianos

Fundada a Colônia do Sacramento, em 1680, pelos portugueses, na região do estuário do Prata, a Colônia foi destruída quatro vezes pelos espanhóis. Reconstruída sempre pelos

lusitanos e brasileiros, a Colônia passou para a Espanha em razão do Tratado de Santo Ildefonso (1777), mas nas vicissitudes dos quatro assaltos originaram-se emigrações para o Rio Grande do Sul (ver Figura 17, p. 44). Prisioneiros de guerra ou não, o Continente de São Pedro era um abrigo próximo e seguro. A Colônia teve não só um povoamento militar e civil oriundo de diversas capitanias do Brasil, como também recebeu o influxo do contingente de casais açorianos.

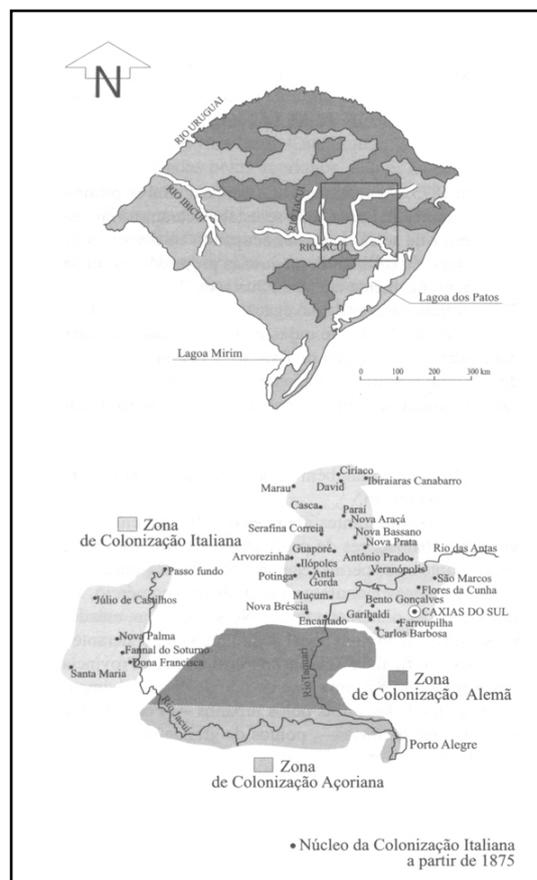


Figura 16: Zoneamento dos núcleos de colonização açoriana, alemã e italiana.
Fonte: SOUZA, 2000, p. 40.

1.2 PRINCIPAIS CORRENTES DE IMIGRAÇÃO

No século XVIII, ocorrem as primeiras tentativas portuguesas de colonização do Brasil com pequenos agricultores proprietários, realizadas com casais das Ilhas dos Açores. O Rio Grande do Sul foi um dos destinos iniciais dessa iniciativa.

Em 1808, ao chegar ao Rio de Janeiro, o regente dom João franqueia a posse de terras aos estrangeiros residentes no País. Até então, apenas os súditos portugueses possuíam tal direito. A medida faz-se necessária para promover a imigração não lusitana para o Brasil, pois se buscava formar núcleos de camponeses para ocupar e, assim, proteger regiões estratégicas. O sul do Brasil, centro de antigas disputas, foi uma das primeiras regiões destinadas a acolher os imigrantes¹⁰.

Sendo assim, a fundação de colônias tinha por objetivo defender os territórios sulinos, abastecer Porto Alegre e gerar recrutas para o exército.

Até a República (1889), a imigração foi obra do governo imperial, em geral por meio dos presidentes provinciais e de interesses privados (ver Figura 16, p. 43). As terras utilizadas foram as públicas e todo o processo era financiado pelo governo¹¹. Por isso, as elites

¹⁰ Os lotes dados aos brasileiros vindos das províncias ao norte do Rio Grande do Sul eram as **léguas de sesmaria** que correspondiam a 13.068 ha.. Mais tarde chegaram os açorianos que inicialmente receberam lotes de cerca de 1.000 ha., posteriormente reduzidos à metade. Os imigrantes alemães receberam lotes de 100 por 1.600 braças, o que corresponde a 7,44 ha. Pela lei provincial de 4/12/1851, houve uma redução do lote para 48 ha.. Mais tarde com as iniciativas particulares de colonização, os lotes receberam uma drástica redução para uma média de 25 ha. (WEIMER, 1983, p. 234)

¹¹ «O decreto imperial 1318, de 30 de janeiro de 1854, ordenara a execução da Lei de Terras no relativo à colonização. Ele definiu a conformação das colônias e suas medidas básicas: a légua, o travessão, a colônia. A lei provincial 304, de 30 de novembro de 1854, determinou que a colonização do Rio Grande do Sul ocorresse através de lotes de 48 hectares, vendidos à vista ou a prazo. Em caso de postergamento dos cinco anos de prazo, o juro anual era de 1%. Os colonos receberiam até 50 mil-réis, em ajudas diversas, restituíveis, e transporte e alojamento gratuito, do porto de Rio Grande até as colônias. Em 1855, quando do regulamento da lei, determinou-se que a primeira parcela da dívida colonial fosse paga no terceiro ano, favorecendo ao imigrante. A lei provincial 578, de 12 de maio de 1864, suprimiu as despesas públicas com o financiamento da imigração, interrompendo o fluxo colonizador. Outra vez, os latifundiários sulinos expressavam sua oposição à colonização. Até a República, a retomada da imigração foi, sobretudo obra do governo central. E, 19 de janeiro de 1867, o decreto imperial 3.784 regulou detalhadamente a operação colonial, as competências provinciais e os privilégios de que os colonos gozariam. Determinaram-se a medição de lotes de 60, 30 e 15 hectares; o financiamento da viagem até as colônias; ajuda em ferramentas, sementes, etc.; assistência médica e educacional; trabalho pago na abertura de caminhos por um máximo de 15 dias ao mês, etc.» (MAESTRI, 2000, p. 21)

1920			Encampação da Viação Férrea pelo governo do Estado. Início da crise econômico/financeira do pós-guerra; recuo do abate e das vendas das charqueadas e frigoríficos; crise bancária.
1921		Crise política: o episódio das "cartas falsas". 3ª operação valorizadora do café. Adoção da política de valorização do café associada à desvalorização da moeda.	Venda do Frigorífico Rio-Grandense para o grupo inglês Vestey Brothers. Crise da pecuária gaúcha. Governo estadual nega-se a realizar uma política exclusiva para a pecuária, insistindo em dar prioridade à questão dos transportes.
1922	Desenvolvimento do fascismo na Itália; Mussolini no poder.	2ª cisão das oligarquias; Reação Republicana: Artur Bernardes x Nilo Peçanha. Ascensão de Bernardes à Presidência. Semana de Arte Moderna. Eclosão do movimento tenentista (RJ). Fundação do Partido Comunista.	RS apóia Nilo Peçanha (programa de estabilização econômica, orçamento equilibrado). Precipita-se a crise da pecuária no Estado. Expansão do arroz.
1923	Golpe de estado de Primo de Rivera na Espanha. Hitler tenta o "Putsch" de Munique.		Eleições disputadas na sucessão estadual: Borges de Medeiros obtém vitória sobre Assis Brasil, candidato da Aliança Libertadora. Crise econômico-financeira degenera em crise política: eclosão da Revolução de 23. Dezembro: assinatura da paz em Pedras Altas.
1924	Morte de Lenin.	Bernardes: retorno à política deflacionária federal. Eclosão de novo movimento tenentista (SP) contra o governo de Bernardes.	Levante tenentista; ligação dos revoltosos com os opositores de Borges no Estado. Surgimento da Cervejaria Continental.

Tabela 3: **Quadro III: situação Intercional-Brasil-Rio Grande do Sul no período republicano.**

Fonte: PESAVENTO, 1994, p. 90-97.

1912	Início das Guerras Balcânicas.		Fábrica de tecidos de lã A. J. Renner, em Caí, e de fiação em Porto Alegre. Forma-se a União dos Criadores que leva adiante a campanha de reerguimento da pecuária gaúcha.
1913			É proposta e vetada a candidatura de Pinheiro Machado à Presidência da República. Fim do movimento cooperativista na zona colonial italiana. Borges estabelece o Plano de Viação Geral do Estado.
1914	Eclusão da 1ª Guerra Mundial. Aumento da demanda mundial de gêneros alimentícios.	Eleição de Venceslau Brás para a Presidência da República. Expansão industrial. Emissão de mil réis para auxiliar o café. Inflação.	Recuperação da lavoura colonial; aumento dos preços e incremento das vendas para o País e exterior. Expansão da lavoura arroseira; conquista do mercado nacional e platino. Elevação do preço da carne. União dos Criadores, com o apoio do governo estadual, lança-se na campanha de formação de um frigorífico com capital local. Nova expansão industrial: desenvolvimento das fábricas de banha, vinho, cerveja e têxteis.
1915	Potências aliadas concentram sua luta contra a Alemanha. Estados Unidos ocupam o Haiti.		Assassinato de Pinheiro Machado. Debates em torno da criação do frigorífico nacional. Assume no governo do estado o Vice-Presidente Salvador Aires Pinheiro Machado, em razão do afastamento de Borges por motivos de saúde.
1916	Estados Unidos invadem São Domingos.		
1917	Revolução Russa. Início da guerra submarina; Alemanha desencadeia a ofensiva. Estados Unidos rompem com a Alemanha. Fuzileiros norte-americanos ocupam Cuba.	2ª valorização do café: acordo do governo paulista com o governo federal, que emite para auxiliar o café.	Borges retorna à Presidência do Estado. Greve Geral de Porto Alegre; Greve da Viação Férrea. Inauguração do Frigorífico Rio-Grandense, em Pelotas, com capital local. Swift e Armour, empresas norte-americanas, fundam frigoríficos no Estado. O charque brasileiro penetra no mercado cubano.
1918	Fim da 1ª Guerra Mundial.		Empresa norte-americana Wilson instala-se no Estado para operar em frigorificação de carnes.
1919	Fundação da Liga das Nações; assinatura do Tratado de Versalhes. Início da III Internacional. Início da República de Weimar na Alemanha.	Epitácio Pessoa na Presidência da República.	O RS indica o nome de Epitácio Pessoa à Presidência; Borges encampa o porto de Rio Grande. Greves operárias.

			em Pelotas: Sociedade Agrícola e Pastoril do RS.
1900	Lutas dos "bõers" com os ingleses na África.	Início da "política dos governadores"; desenvolvimento do coronelismo.	Otero Gomes (refinaria de banha).
1901	Fim da era vitoriana: morte da rainha Vitória.		João Gerdau (fábrica de pregos).
1902	Theodore Roosevelt, Presidente dos Estados Unidos.	Ascensão de Rodrigues Alves à Presidência da República.	
1903			Morte de Júlio de Castilhos. Borges de Medeiros assume a chefia do PRR.
1904	Guerra russo-japonesa. "Entente Cordiale": França-Inglaterra.	Desenvolvimento das usinas de açúcar no nordeste, da borracha na Amazônia e do cacau na Bahia.	Governo do Estado introduz o imposto territorial; Firma João Wallig (camas e fogões).
1905			Arrendamento da rede ferroviária federal no Estado para a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil.
1906	Acordo de Algeciras para resolver a questão do Marrocos entre França e Alemanha.	Assinatura do Convênio de Taubaté (política de valorização do café) (março). Ascensão de Afonso Pena à Presidência (nov.). Início da política do "café com leite". Minas, progressivamente, volta-se para a economia de subsistência, em face das crises do café.	Criação do Banco Pelotense. Início da expansão da lavoura do arroz na zona de Cachoeira. Greve operária; criação da Federação Operária do RS (FORGS).
1907	Cia. Swift estabelece-se na Argentina com um frigorífico. Acordo Inglaterra e Rússia: início da Tríplice Entente.		Eleições disputadas para a sucessão de Borges de Medeiros. Carlos Barbosa (P R R) vence Fernando Abbott (P. Republicano Democrático). Bloco Acadêmico Castilhista apóia o PRR.
1909		Morte de Afonso Pena; assume o Vice-Presidente Nilo Peçanha.	Criadores promovem congressos e debatem os principais problemas da pecuária sulina.
1910	Queda da monarquia em Portugal. Revolução no México.	Campanha "civilista" para a sucessão presidencial: Rui Barbosa x Hermes da Fonseca. Vitória de Hermes.	RS apóia a candidatura de Hermes da Fonseca e seu programa de estabilização econômica e orçamento equilibrado. Crise da economia colonial imigrante.
1911	Cia. Swift estabelece-se no Uruguai com um frigorífico. Estados Unidos invadem a Nicarágua.	Revolta da Chibata.	Ligação ferroviária entre o RS e SP. Início do movimento cooperativista dos pequenos produtores na zona colonial italiana.

1891	EUA: maior comprador do café brasileiro. Inglaterra: era vitoriana. Encíclica Rerum Novarum	Promulgada a 1ª Constituição republicana do Brasil (fev.). Tratado Brasil/Estados Unidos: café x trigo, cereais, banha, manufaturados. Deodoro decreta o fechamento do Congresso; renúncia de Deodoro e sua substituição por Floriano Peixoto.	Demissão do Gen. Costa: assume o Vice-Presidente Fernando Abbott. UN transforma-se em Partido Republicano Federal (PRF). Eleições para Constituinte Estadual: só são eleitos deputados do PRR. Instalação da Assembléia Constituinte Estadual e aprovação da Constituição de 14 de julho, de inspiração positivista. Júlio de Castilhos eleito Presidente do Estado. RS posiciona-se contra o Tratado Brasil/Estados Unidos. Castilhos apóia o golpe de Deodoro; deposto pela oposição. Instala-se o "governicho": Assis Brasil, Barreto Leite e Barros Cassal. Expansão industrial: Neugebauer, Cia. Fiação e Tecidos P. A.
1892			Volta de Gaspar Silveira Martins do exílio: formação do Partido Federalista Brasileiro (PFB) em Bagé; deixa de existir o PRF. Continuidade da expansão manufatureira: calçados, farinha, chapéus, confecções, papel, papelão.
1893	Crise econômica nos Estados Unidos, principal consumidor do café brasileiro.	Queda do preço do café. Política emissionista leva à desvalorização da moeda brasileira; inflação. Eclosão da Revolta da Armada contra o governo de Floriano Peixoto.	Volta de Júlio de Castilhos ao poder. Eclosão da Revolução Federalista no RS contra o governo de Castilhos. União da Revolta da Armada com a Federalista. Perturbações na economia pecuária.
1894	Itália invade a Abissínia. Guerra na China; os japoneses invadem a Coréia. Acordo Rússia-França; prenúncio da Tríplice Entente.	Sobe ao poder Prudente de Moraes.	Forma-se a Cervejaria Ritter e Filhos.
1895		Ataque ao arraial de Canudos, na Bahia.	Final da Revolta da Armada e Revolução Federalista. Consolida-se no sul o domínio do PRR; burocratização do partido.
1897		Destruição de Canudos. Crise de superprodução do café.	
1898	Guerra entre Espanha e Estados Unidos; Independência de Cuba.	Campos Sales Presidente da República. Acerto do 1º "funding loan"; início da política de recuperação da moeda brasileira (valorização do mil réis).	Borges de Medeiros sucede Júlio de Castilhos na Presidência do Estado. Senador Pinheiro Machado representa, no Congresso, a expansão do poder no RS; Castilhos Chefe do PRR. Concentração industrial: as maiores empresas englobam as menores. Expansão da lavoura colonial. Forma-se a 1ª associação rural no Estado,

1875			Início da imigração italiana para o RS; colônias de Conde D'Eu e Princesa Isabel.
1878			Ascensão do Partido Liberal ao governo da Província do Rio Grande, ao mesmo tempo em que domina a Assembléia. Mudança de atuação: defensores da ordem e das instituições. Líder: Gaspar Silveira Martins.
1881		Concessão do direito de votar e ser votado aos acatólicos e estrangeiros naturalizados (Lei Saraiva).	Alemães podem participar do processo político-partidário, sendo cooptados pelo Partido Liberal. Campanha abolicionista em curso.
1882			1ª Convenção Republicana no RS. Fundação do Partido Republicano Rio-grandense (PRR).
1883	1º frigorífico inglês na Argentina: The River Plate Fresh Meat Company.	Declínio das instituições monárquicas; prossegue a campanha abolicionista.	1ª Congresso Republicano do RS. Destaque: Júlio de Castilhos.
1884			2ª Congresso Republicano do RS. Fundação do jornal "A Federação", órgão oficial do PRR. RS extingue a escravidão mediante a cláusula de prestação de serviços.
1887			Ligação dos militares com o PRR; ação de Júlio de Castilhos com a "questão militar" precipita a queda da monarquia.
1888		Lei Áurea extingue a escravidão no Brasil.	
1889		15/11: Proclamação da República.	Derrubada dos liberais do poder, seguida do exílio de Silveira Martins.

Tabela 2: **Quadro II: situação no Prata-Brasil-Rio Grande do Sul no período imperial.**

Fonte: PESAVENTO, 1994, p. 54-62.

QUADRO III

Data	Plano Internacional	Brasil	Rio Grande do Sul (período republicano)
1890	Expansão colonial: disputas imperialistas na Ásia e África; acordos coloniais entre a Inglaterra, Alemanha e França.	Governo Provisório: Deodoro da Fonseca (presidente) e Floriano Peixoto (vice-presidente). Eleições para a Constituinte Federal. Política econômica encilhamentista: emissão, ampliação do crédito, protecionismo alfandegário.	Sucessão de governos militares: Pelotas, Frota e Costa. Eleições para a Constituinte: PRR concorre sozinho. 1ª oposição organizada ao PRR: União Nacional (UN). Surto industrial no estado.

1852	Derrota de Rosas na batalha de Monte Caseros pelas tropas brasileiras aliadas a Urquiza		Conciliações interpartidárias no RS; forma-se a Liga, sob hegemonia do Partido Conservador e a Contra-Liga, sob hegemonia do Partido Liberal.
1853		Política de Conciliação no Brasil.	
1854			Lotes de terras passam a ser agora vendidos aos colonos imigrantes.
1858			Formação do Banco da Província.
1860	Presidente Bernardo Berro, no Uruguai, torna sem efeito os Tratados de 1851; desenvolvimento do "saladero" uruguaio como uma empresa capitalista, dirigida para exportação.	Decadência do café no Vale do Paraíba do Sul. Expansão das lavouras no Vale do Tietê, no oeste paulista.	Reorganização do Partido Liberal no RS: formação do Partido Liberal Histórico; liderança de Osório. Restabelecem-se as condições de concorrência entre o charque platino e o rio-grandense.
1863	Guerra civil no Uruguai entre Venâncio Flores (colorado) e Atanásio Aguirre (blanco).		Manifesto do Partido Liberal Histórico, com um cunho combativo e reformista.
1864	Aguirre depõe Flores no Uruguai. Ligação de Aguirre com Solano Lopez, do Paraguai.	Brasil entra em guerra contra o Uruguai, auxiliando Venâncio Flores a voltar ao poder.	RS participa da luta contra Aguirre; reativação da mobilização militar na região.
1865	Aguirre é vencido no Uruguai; pede auxílio de Lopez, ditador do Paraguai.	Início da guerra do Paraguai. Assinada a Tríplice Aliança entre Brasil, Argentina e Uruguai contra o Paraguai.	Grande desenvolvimento da lavoura comercial de subsistência na área colonial alemã.
1866	Fundada no Uruguai a Liebig, fábrica de extrato de carne, de capital inglês.	Desenvolve-se a imigração estrangeira para as lavouras de café em São Paulo.	
1868		Crise das instituições monárquicas: queda do Gabinete Zacarias.	Surge o jornal "A Reforma", órgão oficial do Partido Liberal.
1870	Mantém-se a concorrência platina do saladero uruguaio com a charqueada gaúcha pela conquista do mercado interno brasileiro.	Final da Guerra do Paraguai. Grande desenvolvimento da lavoura do café em São Paulo, utilizando mão-de-obra livre de origem imigrante. Surge o Manifesto Republicano, no Rio de Janeiro.	Crise da charqueada sulina, manifestada na falta de mão-de-obra escrava e na concorrência com o Prata. Grande desenvolvimento da lavoura colonial, abastecendo o mercado interno do centro do País. O Partido Liberal fez grande propaganda de aliciamento no RS.
1873		Manifesto Republicano de Itu (SP). Campanha abolicionista em curso no País.	Partido Liberal consegue dominar a Assembléia no RS, num período de domínio do Partido Conservador. Atuação dos liberais; inconformismo com a ordem vigente e críticos das instituições. Surge a Fundação Berta em Porto Alegre.
1874			Eclode o conflito dos Mucker no Ferrabrás.

1838	Bloqueio do porto de Buenos Aires pela esquadra francesa; melhorias técnicas no "saladero" platino; introdução da máquina a vapor.	Eclosão da "Balaiada" no Maranhão.	Tomada de Rio Pardo pelos farrapos; os rebeldes mantêm ligações com o Uruguai, por onde exportam o charque e donde recebem reforços em armas, cavalos e soldados.
1839	Governo de Oribe no Uruguai; desenvolvimento do "saladero" oriental e da atividade comercial do porto de Montevideú, face do bloqueio de Buenos Aires.		Farrapos levam a revolução até Santa Catarina; em Laguna fundam a República Juliana, confederada a rio-grandense.
1840		Início do II Reinado, com a antecipação da maioria de D. Pedro. Grande desenvolvimento da cafeicultura no Vale do Paraíba do Sul.	Colônias alemãs desenvolvem uma agricultura comercial de subsistência, exportando o excedente para Porto Alegre.
1843	Charque rio-grandense é exportado via Montevideú.		Declínio farroupilha; Caxias, nomeado presidente e comandante de armas do RS, obtém vitórias sobre os rebeldes.
1844		Fim dos Tratados de 1810 com a Inglaterra; Brasil impõe protecionismo alfandegário (Tarifa Alves Branco).	
1845	Lutas no Uruguai entre Oribe (blanco) e Rivera (colorado); apoio de Rosas a Oribe.	Inglaterra promulga o Bill Aberden, ameaçando o tráfico de escravos realizado pelo Brasil.	18/2: Paz de Ponche Verde estabelece o final da Revolução Farroupilha. Predomínio do Partido Liberal no RS.
1848	"Guerra Grande": Uruguai (Oribe) x Brasil, Urquiza (Entre Rios) e Artigas (uruguaio, colorado).	Irrompe a Revolução Praieira em Pernambuco.	Forma-se, no RS, o "Exército Libertador" para lutar contra Oribe; ação das "califôrnias" de Chico Pedro. Criado o Partido Conservador no RS.
1850		Lei Eusébio de Queiroz extingue o tráfico negreiro. Lei de Terras no Brasil extingue o regime de concessão de sesmarias e datas.	Fundado o Estaleiro Só em Porto Alegre.
1851	Fim da "Guerra Grande", com derrota de Oribe e ascensão de Venâncio Flores ao poder (colorado), o Tratado de 1851, no Brasil, estabelece condições desfavoráveis para a economia pecuária uruguaia. Início da guerra entre a Argentina e o Brasil.	O Brasil entra em guerra contra Rosas, da Argentina. Começa a substituição da mão-de-obra escrava pela livre nas plantações de café em São Paulo.	Finda a guerra contra Oribe, inicia a luta contra Rosas, permanece a mobilização militar. Em face dos tratados de 1851, anulam-se as condições de concorrência uruguaia com o charque rio-grandense.

QUADRO II

Data	Prata	Brasil	Rio Grande do Sul (período imperial)
1822	Domínio brasileiro sobre a Província Cisplatina; governo de Lecor.	Independência do Brasil – 7 de setembro.	Desenvolvimento da pecuária com a produção do charque; gado da Cisplatina abastece as charqueadas rio-grandenses.
1824		Outorgada a 1ª Constituição brasileira.	José Feliciano Fernandes Pinheiro, 1º Presidente da Província do Rio Grande do Sul; chegada dos primeiros colonos alemães a São Leopoldo.
1825	Início da sublevação da Banda Oriental contra o domínio brasileiro; chefia de Juan A. Lavalleja; apoio de Buenos Aires ao movimento.	Brasil declara guerra à Argentina. Início da Guerra Cisplatina pela posse da Banda Oriental.	Tropas rio-grandenses mobilizam-se para lutar na Cisplatina. Ação do "Exército do Sul"; conflitos entre os chefes locais e os representantes do centro do País.
1828	Paz com mediação inglesa. Uruguai surge como nação independente. Início do reerguimento dos "saladeros" e do aproveitamento local do gado oriental. Disputas internas pelo poder entre Lavalleja e Rivera.	O Império perde a posse da Província Cisplatina. Café coloca-se como o 2º produto de exportação brasileira.	
1830	Constituição uruguaia. Frutuoso Rivera como 1º Presidente.	Perda de prestígio do Imperador; conflitos com a aristocracia agrária brasileira.	
1831	Reerguimento dos "saladeros" uruguaios.	Abdicação de D. Pedro I; Regência Trina Provisória é substituída pela Regência Trina Permanente. Café é o 1º produto de exportação brasileira. Expansão das plantações pelo Vale do Paraíba do Sul.	Concorrência do charque platino ao charque rio-grandense; disputa pela colocação no mercado interno brasileiro. Colônias alemãs produzindo em termos de auto-subsistência gêneros agrícolas.
1834	Desenvolvimento comercial de Montevideú.	Ato Adicional confere poder legislativo às províncias.	Reclamações contra o centralismo político da Regência; acusações a Bento Gonçalves de ligações com políticos uruguaios.
1836		Formação dos partidos políticos brasileiros; Partido Conservador e Partido Liberal.	Batalha do Seival; a 11/9 Antônio Souza Neto proclama a República Rio-Grandense; prisão de Bento Gonçalves no combate da ilha do Fanfa, sendo levado preso para a Bahia; os farrapos perdem Porto Alegre para as tropas legalistas.
1837		Regência Una de Araújo Lima. Início da revolta "Sabinada" na Bahia.	Fuga de Bento Gonçalves da prisão na Bahia e seu retorno ao RS.

1801	França Napoleônica e Inglaterra disputam mercados e envolvem, nas hostilidades, Espanha e Portugal; Tratado de Badajoz, na Europa, nada estabelece sobre as Missões, consagrando o domínio luso.		Ofensiva de Manuel dos Santos Pedroso e José Borges do Canto; conquista das missões para o domínio Português; nova área abre-se para concessão de sesmarias.
1807	Junot invade Portugal.		RS elevado à condição de Capitania Geral (Capitania de São Pedro), independente do Rio de Janeiro e subordinado ao Vice-Rei do Brasil.
1808	Permanência das hostilidades França x Inglaterra; queda da monarquia espanhola sobre o domínio Francês; Napoleão invade Portugal; transmigração da corte para o Brasil.	Chegada da Corte portuguesa à Bahia. Abertura dos Portos às nações amigas.	
1809	Domínio napoleônico na Península Ibérica.	D. João ocupa a Guiana Francesa.	1ª tentativa de ofensiva de D. João no Prata (interesse anglo/luso no mercado platino). Inglaterra ganha permissão para comerciar em Buenos Aires e desinteressa-se do plano; desacertos de Carlota Joaquina com revolucionários platinos.
1810		Tratado de 1810 (Portugal e Inglaterra).	Independência das Províncias Unidas do Rio da Prata sobre hegemonia de Buenos Aires e influência Inglesa.
1811			2ª tentativa de D. João no Prata; lutas entre o “Exército Pacificador” (tropas gaúchas e portuguesas) x Artigas; Inglaterra intervém como mediadora (não interessa a invasão, pois já domina economicamente o Prata).
1816			3ª ofensiva de D. João no Prata; conflitos locais; unitarismo de Buenos Aires x federalismo de Artigas; nas lutas as estâncias gaúchas são atacadas (pretexto para invasão luso/brasileira).
1820	Revolução do Porto.	Notícias da Revolução do Porto provocam agitação no Brasil.	Derrota final de Artigas; anexação da Banda Oriental com o nome de Província Cisplatina; Desorganização das charqueadas uruguaias; gado oriental é encaminhado para as charqueadas rio-grandenses; grande desenvolvimento da economia pecuária gaúcha.

Tabela 1: **Quadro I: disputas coloniais ibéricas e sua vinculação com o processo de apropriação econômico-militar da terra.**

Fonte: PESAVENTO, 1994, p. 26-34.

1763	Tratado Paris; fim da guerra do Sete Anos.	Transferida a Capital para o Rio de Janeiro; criação do Vice-Reino.	1ª invasão castelhana no Rio Grande do Sul; Cevallos conquista o forte de Santa Tereza, Rio Grande e São José do Norte; com o fim da guerra na Europa, volta Sacramento para Portugal; migração da população de Rio Grande para Viamão; transferência da capital para Viamão em razão da guerra; desentendimento entre chefes militares locais e comandantes da tropa de linha.
1764			Governador do Rio Grande, José Marcelino de Figueiredo passa a intervir sistematicamente na colonização; distribui datas (1/4 de légua) aos açorianos; estímulo ao povoamento e à agricultura de subsistência; núcleos formam-se em Mostardas, Estreito, Santo Amaro, Taquari, Santo Antônio da Patrulha, Porto Alegre, Cachoeira, Conceição do Arroio; novas sesmarias concedidas na fronteira do Rio Pardo (interesse militar estratégico).
1769			Missões sob administração leiga espanhola.
1773			2ª invasão castelhana no Rio Grande do Sul por Vertiz y Salcedo, Governador de Buenos Aires, detido em Rio Pardo por Rafael Pinto Bandeira.
1776			Reconquista do Rio Grande pela ação conjunta das tropas locais e Portuguesas.
1777	Morte de D. José I ; queda de Pombal e ascensão de D. Maria I. Fraqueza política e econômica do reino; assinatura do Tratado de Santo Ildefonso entre as duas nações ibéricas; Colônia e Sacramento para a Espanha.		O Vice-Rei do Prata, D. Pedro de Cevallos realiza a 3ª ofensiva castelhana: toma Sacramento e Santa Catarina e ameaça retomar Rio Grande. Em face do Tratado de Santo Ildefonso, devolve Santa Catarina para Portugal. Portugal fica sem Sacramento e Missões. Estabelecimento dos Campos Neutrais (entre lagoa Mangueira, lagoa Mirim e a costa marítima) para separar os domínios de ambas as nações.
1780			Mercantilização da economia gaúcha; expansão do trigo e do charque; desenvolvimento do contrabando de gado nos Campos Neutrais; concessão de sesmarias na fronteira junto aos espanhóis ("corrida pelas sesmarias"); Governador Sebastião da Veiga Cabral e Câmara (1780-1801) expropria açorianos de suas terras em favor da concessão de sesmarias para criação de gado. Dinamização das charqueadas; afirmam-se as relações de produção escravistas.

1737	Paz de Paris entre as nações ibéricas com mediação francesa; Portugal não desiste de manter-se no extremo sul e envia uma expedição.		Expedição do Brigadeiro José da Silva Paes que funda a fortaleza de Jesus, Maria, José em Rio Grande (posto militar avançado; garantia do comércio do gado e contrabando do Prata).
1738			Criação da Comandância Militar do Rio Grande de São Pedro vinculada a Santa Catarina e subordinada ao Rio de Janeiro; caráter militar do mando; aumento de defesa da área; guardas avançadas do Chuí e Taim. Continua processo de distribuição de terras: sesmarias e datas em torno de Rio Grande.
1741			Fundação da Capela Grande de Viamão.
1750	Tratado de Madrid entre Portugal e Espanha; Portugal fica com as Missões e a Espanha com Sacramento; Início do reinado de D. José I; Marquês do Pombal secretário de estado.	Auge da mineração do ouro.	Reações ao Tratado de Madrid; militares da colônia; índios aldeados; jesuítas; comerciantes da região. Concentração de Tropas no RS para dar início aos trabalhos de demarcação do Tratado de Madrid.
1752			Vinda dos açorianos para povoarem as Missões; distribuídos por Viamão e porto do Dornelles; não recebem terras de imediato.
1754			Guerra Guaranítica (1754-1756); índios das missões resistem às tropas lusocastelhanas para não abandonar as terras. Intensa campanha militar; fundação dos fortes de Santo Amaro e Rio Pardo. Sesmarias concedidas a soldados na bacia do Jacuí.
1756	Gera-se um ambiente hostil à Companhia de Jesus; acusações quanto às suas pretensões temporais às terras americanas.		Combate a Caiboaté põe fim à guerra Guaranítica com a derrota dos índios.
1760			Criação da Capitania de Rio Grande de São Pedro para atender à maior defesa da área (desvinculação de Santa Catarina e subordinada ao Rio de Janeiro).
1761	Tratado de El Pardo anula o de Madrid; retorna Sacramento para Portugal e Missões para Espanha. Desde 1757, as duas nações ibéricas lutam em campos opostos na guerra dos Sete Anos (1757-1763).	Início da decadência da mineração.	
1762			Sacramento é tomada por D. Pedro de Cevallos, Governador de Buenos Aires.

QUADRO I

DISPUTAS COLONIAIS IBÉRICAS E SUA VINCULAÇÃO COM O PROCESSO DE APROPRIAÇÃO ECONÔMICO-MILITAR DA TERRA

Data	Situação Ibérica	Brasil	Extremo Sul
1680	Decadência do Império Colonial Português. Interesse anglo/luso de penetrar no mercado platino (contrabando luso x monopólio espanhol).	Decadência do açúcar. Quilombo de Palmares resiste aos ataques.	Fundação da Colônia do Sacramento na margem norte do Prata pelos Portugueses; atacada e arrasada no mesmo ano pelos Espanhóis. Gado xucro na Vacaria del Mar; pilhagem sobre o rebanho para extração de couro (exportado por Buenos Aires para a Europa).
1681	Tratado Provisional entre as nações ibéricas; Colônia do Sacramento fica para Portugal.		
1683			Retorno da Colônia do Sacramento para Portugal em razão do Tratado Provisional; intensificação do contrabando no Prata e pilhagem do gado da Vacaria del Mar.
1687			Retorno dos Jesuítas ao RS; fundação dos "7 povos" e formação de Vacaria dos Pinhais.
1701	"Guerra da Sucessão Espanhola" (aliança anglo/lusa x hispano/francesa).	Mineração; forma-se nas Gerais mercado para gado de corte e tração.	Valorização econômica do gado sulino; integração da área à economia colonial de exportação como subsidiária.
1704			Ataque dos Espanhóis a Sacramento; domínio castelhano da Colônia (1704-1715). Tropeio de gado por bandos armados; lutas constantes com os Espanhóis.
1715	Tratado de Utrecht; fim da Guerra de Sucessão; ascensão de Felipe V ao trono espanhol; Inglaterra potência hegemônica na Europa.		Retorno de Sacramento para mãos Portuguesas (1715-1735) reforço militar da região; início do povoamento regular de Sacramento; grande contrabando no Prata (ação anglo/lusa). RS: estradas para o tropeiro do gado; currais; invernações.
1726			Revide Espanhol no Prata: fundação de Montevideú; 1ª sesmaria concedida no RS a Manuel Gonçalves Ribeiro, em Tramandaí; sesmarias são concedidas nos campos de Viamão; surgem estâncias de criação.
1735			Novo ataque espanhol a Sacramento; D. Miguel de Salcedo, governador de Buenos Aires, sitia a Colônia de 1735 a 1737.

Na região norte, que assistiu o desenvolvimento da agricultura por meio das pequenas propriedades, verifica-se que o processo produtivo gera uma urbanização caracterizada pelo surgimento intensivo de povoados, vias e cidades e, em decorrência, sucessivas subdivisões municipais.

Na região sul, incluindo a porção de serra que fica a sudeste, onde até hoje se desenvolve predominantemente a pecuária extensiva e a agricultura em

grandes propriedades, a urbanização é rarefeita, comparada com a anterior.

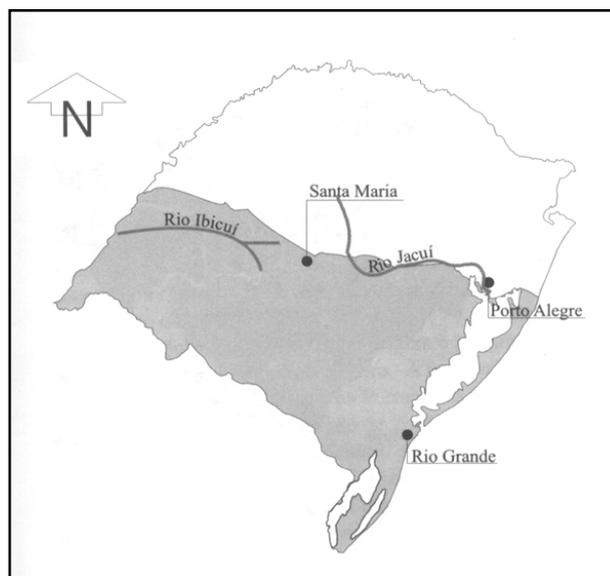


Figura 15: **As regiões do norte e do sul.**

Fonte: SOUZA, 2000, p. 11.

O que se destaca é primeiramente o modo pelo qual as condições históricas de ocupação geraram duas regiões diferenciadas quanto ao uso do solo e quanto à divisão político-administrativa e, em segundo lugar, que, apesar dessa dicotomia regional haver condicionado estruturas diferentes, grande parte das cidades de ambas as regiões apresentam, como traço comum, um dos elementos mais significativos de estrutura urbana, ou seja, mesmo traçado viário. Em ambos os casos, a estratégia de ocupação pressupunha, por razões diferentes, imediatismo na instalação de seus primeiros núcleos urbanos.

Abaixo se apresentam três quadros resumo referentes às disputas coloniais e a sua vinculação com o processo e apropriação econômico-militar da terra. No Quadro I se trata da situação Ibérica-Brasil-Extremo Sul; no Quadro II, Prata-Brasil-Rio Grande do Sul, no período imperial; no Quadro III, Internacional-Brasil-Rio Grande do Sul no período republicano.

industrialização da capital, dando-lhe condições de se lançar no processo industrial, substituindo as importações.

O mesmo fato não ocorreu com Rio Grande que continuou porto exportador da região dos produtos derivados da carne. A industrialização que ocorreu em Rio Grande também não foi voltada para sua região e, sim, para atender as solicitações do mercado externo, desde as charqueadas, no século XIX, até as indústrias têxteis e de carne por volta do início do século XX. Se o mercado externo oscilasse, ocorreria o colapso das indústrias locais. Foi o que aconteceu, ainda no princípio do século XX, com Rio Grande que perdeu para Porto Alegre sua hegemonia no Estado.

Enquanto na região colonial, vinculada a Porto Alegre, os núcleos de povoamento se foram transformando em centros industriais, a região da campanha, vinculada a Rio Grande, continuava voltada ao setor primário da produção: pecuária extensiva e agricultura de grandes plantações.

Uma análise mais detalhada da evolução administrativa do Rio Grande do Sul mostra que a região sul do estado, ou de campos, a partir do final do século XIX e início do XX, vai estabilizando-se no que diz respeito ao desmembramento de municípios, enquanto, na região serrana ou colonial, ao norte, as subdivisões ou desmembramentos têm feito parte de sua própria história. Como consequência, vêem-se, num mesmo estado, duas regiões características, uma com um número bem-maior de municípios que a outra.

Sendo assim, vemos que, no Rio Grande do Sul, a divisão político-administrativa está relacionada à estrutura fundiária regional. Existiram aí, basicamente, duas estratégias de ocupação: a de grandes propriedades, instaladas na região de campos, que predominam no centro-sul do estado, e a de pequenas propriedades, localizadas nas regiões de serras, que predominam no norte (ver Figura 15, p. 29).

Na região da pecuária, esse processo não se verificou. Ali, o vínculo econômico de atividades é maior com o campo e menos propriamente com suas cidades. Daí o porquê dessas cidades não funcionarem como centros de apoio à produção rural e, sim, de apoio político e social.

Enquanto a região dos campos foi desenvolvendo, nas suas grandes propriedades, a pecuária e os produtos dos derivados, utilizando Rio Grande como porto escoador, os imigrantes, em suas pequenas propriedades, passaram a desenvolver uma atividade diversificada, tanto agrícola como de criação, cuja produção era escoada por Porto Alegre. Além disso, reduzida a corrente imigratória, no século XX, o processo de colonização e divisão da terra continuou por meio dos próprios colonos que constituíam novas famílias ou que procuravam novas terras após o esgotamento daquele solo. A expansão ocorreu até as margens do rio Uruguai e subiu a encosta do planalto.

As terras utilizadas pelos imigrantes foram áreas de matas e florestas, que, apesar de consideradas as melhores para agricultura no Estado, à medida que foram sendo subdivididas, foram-se desgastando, tornando-se, muitas vezes, improdutivas. Esse processo de expansão da ocupação do solo gaúcho, baseado na pequena propriedade, conduziu à formação de novas bases que deram origem a novos núcleos urbanos, levando ainda à consequência político-administrativa da criação de novos municípios.

Enquanto a região dos campos tinha sua mão-de-obra baseada nos peões escravos, mantendo uma estrutura social rígida e hierarquizadora, a outra tinha, nos elementos da família, principalmente, a sua força de trabalho, organizando uma sociedade mais igualitária.

O desenvolvimento agrícola, entretanto, dependia de insumos, utensílios e ferramentas que, quando não podiam ser elaborados artesanalmente, eram importados. As relações comerciais entre as colônias⁹ e Porto Alegre criaram uma sólida base para a

⁹ «Estabeleceu-se a denominação de colônia para designar as terras destinadas ao recebimento dos imigrantes europeus, que tinham como objetivo o estabelecimento da pequena e média propriedade no Brasil. É esta a designação dada pela legislação imperial.» (GIRON, 1980, p. 64)

Para ampliar seu poder, o líder Gaspar Silveira Martins, senador do Império, lutou pela concessão do voto ao estrangeiro. Com isso, conseguiu estabelecer uma aliança entre os pecuaristas liberais e a parte representativa da comunidade alemã colonial: os comerciantes e a elite intelectual. Esses últimos forneceram os deputados que, em troca de favores à sociedade colonial, conseguiam votos para os liberais.

Contra o partido Liberal, sua imobilidade e conservadorismo se levantou, em 1880, um grupo republicano, formado por profissionais liberais recém-titulados e chegados de São Paulo. Isso levou, em 1882, à formação do Partido Republicano Rio-Grandense.

No Rio Grande do Sul, a passagem do Império para República, ainda que seguisse o contexto geral de transformação que atravessava o País, teve uma conotação específica para a região.

Ainda que o setor agrícola colonial fosse o mais dinâmico e com mais capacidade de capitalização, era o setor pecuário o predominante na província. Dominavam o partido Liberal, majoritário, que lutava com o poder central pela obtenção de favores para a província. O partido era incapaz de resolver os problemas da economia gaúcha.

O Rio Grande do Sul era dependente do centro, política e economicamente. A parte descontente da classe dominante via tal dependência como subordinação política ao centro. Economicamente essa dependência era considerada como o principal entrave para o desenvolvimento da economia rio-grandense pela questão dos transportes: sistema ferroviário precário e oneroso, ausência de um porto etc.

Do processo histórico expresso até aqui, conclui-se que a dicotomia regional, que marcou a ocupação desde o início, começava a se acentuar: de um lado, um centro para a região da pecuária e, de outro, um centro para a região da agricultura.

Na região colonial, o impacto produzido por um conjunto de situações como a estrada de ferro, o aumento do excedente da produção, assim como os aumentos de mercado consumidores, fizeram com que o desenvolvimento da região evoluísse em razão do crescimento do artesanato, aqui visto como gérmen da futura industrialização.

quase-nulas. Os que se destacaram foram os comerciantes e a elite cultural alemã que atuou como intermediário entre os pequenos proprietários e a oligarquia pecuarista, recebendo, em troca, alguma atenção para as necessidades dos imigrantes.

Surgiu a figura do comerciante, que foi o elemento que se destacou nessa época, pois o acúmulo de capital, via comércio, levou à industrialização e ao investimento em outras atividades como bancos, hotéis, navegação, terras etc.

A imigração foi capaz de atenuar a relativa estagnação da pecuária do sul. «O progressivo crescimento dos produtos coloniais na pauta das exportações, nas quais continuaram preponderando os tradicionais produtos pecuários, contribuiu para que, na virada do século, o Rio Grande do Sul fosse cognominado de "celeiro do país".» (PESAVENTO, 1994, p. 50-51).

Quanto à política, a formação do Partido Conservador, em 1848, foi uma ação política que permitiu que parte da oligarquia regional ascendesse ao governo e desfrutasse dos benefícios resultantes por meio do apoio ao poder central. Com essas mesmas características, realizavam-se coligações partidárias para ascender ao poder, que tinham como base a identidade de classe e a necessidade de fazer circular o poder dentro das classes dominantes, deixando o povo à margem e mantendo a ordem vigente.

Tais articulações eram importantes pela necessidade de união de esforços para enfrentar os conflitos platinos. O Rio Grande do Sul atuava tradicionalmente como guardião da fronteira subministrando contingentes militares para as lutas.

No início de 1860, uma parte dos Liberais, em contrapartida às coligações partidárias, organizam o Partido Liberal Histórico, tendo como líderes Osório da Fonseca e Gaspar Silveira Martins. Esse partido se destacou como a grande força do Segundo Império. Defendia o federalismo e a descentralização respondendo aos interesses dos pecuaristas locais. «Com um cunho reformista e combativo, apontava os vícios do sistema eleitoral vigente, que permitia a fraude.» (PESAVENTO, 1994, p. 52).

ocupação da porção norte, exceção feita às áreas de campos, região da serra que ficaria conhecida mais tarde, como Região das Colônias (ver Figura 13, p.24).

O elemento de entrave à ocupação das serras foi a própria natureza. Em consequência das condições técnicas de trabalho e circulação da época, as condições topográficas dificultavam o acesso, e as condições naturais não favoreciam o desenvolvimento da pecuária extensiva (ver Figura 14, p. 24). Agravando ainda o quadro, não havia o interesse na mão-de-obra existente na região. O governo imperial resolveu então implementar uma política de imigração para a prática da agricultura mediante contingentes de imigrantes estrangeiros que não estivessem tão presos à pecuária como os habitantes da Província. Os próprios açorianos, depois de enfrentarem problemas no cultivo do trigo, desativaram suas plantações, dedicando-se à pecuária, com menos riscos e memores exigências à própria mão-de-obra.

A chegada ao Brasil do imigrante europeu possibilitou que, internamente, se desse o processo de transição de mão-de-obra escrava pela mão-de-obra livre. Na realidade, o poder regional estava em mãos do latifundiário da pecuária, as possibilidades de atuação política do imigrante foram



Figura 13: **As primeiras cidades do sul.**

Fonte: SOUZA, 2000, p. 30.

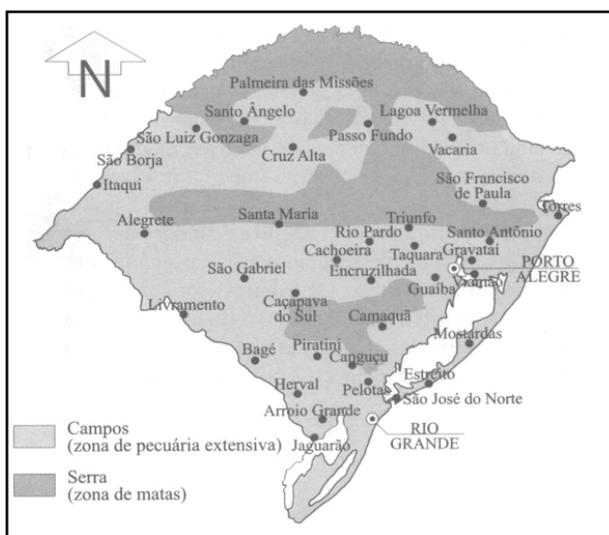


Figura 14: **As serras como obstáculo à urbanização até 1850.**

Fonte: SOUZA, 2000, p. 33.

Na regência, 1831-1840, o café da região central do Brasil passou a ser o primeiro produto de exportação, e seus senhores passaram a controlar a política nacional. Defendiam a monarquia centralizada que já se fazia sentir desde o primeiro reinado. No Rio Grande do Sul, o presidente de província era nomeado pelo governo central em razão dos interesses da aristocracia do centro do País. Os grupos gaúchos começaram a reivindicar mais participação no governo central.

As tensões que se seguiram levaram à Revolução Farroupilha (1835-1845) (ver Figura 12. p. 23), que, por dez anos, enfrentou ao governo central. Os Farroupilhas acusavam ao governo central de empregar mal o dinheiro público, de realizar gastos supérfluos sem fazer infra-estruturas no País, e de agravar o Rio Grande com impostos, sem indenizá-lo pelos danos sofridos com as guerras.

Foi mediante sua relação com o Prata, e por meio das exportações feitas por Montevidéu que a República Rio-Grandense pôde manter tanto tempo a luta. Com o conflito no Prata, o Império Brasileiro, com necessidade de apoio



Figura 12: **Cavalaria farrapa.**
Fonte: SANTOS & SANTOS, 1999, p. 51.

militar e econômico gaúcho, ofereceu uma paz honrosa aos Farroupilhas.

Depois da revolução, início um período de apogeu na dominação regional dos fazendeiros do sul ainda que se confirmasse, em nível nacional, a submissão da província aos interesses do centro do País.

A partir do século XIX, com a relativa ocupação das regiões centro e sul, o eixo de urbanização deslocou-se de Santa Maria para a direção norte, em regiões também propícias ao desenvolvimento da agropecuária. Apareceram vários núcleos urbanos. Faltava ainda a

esse processo de apropriação da terra foi acompanhado pela expansão econômica da pecuária do sul, dando a oportunidade de enriquecer ao fazendeiro. Esse fortalecimento se expressou também em nível político e administrativo.

Com a chegada da família real portuguesa no Brasil, em 1806, houve uma campanha contra os orientais e a conseqüente anexação desta, em 1820, com o nome de Província Cisplatina que solidificou os interesses gaúchos. Isso se deve a que a conquista da Cisplatina abriu uma nova fronteira que permitiu a intensificação das relações econômicas no Prata (ver Figura 11, p. 22).



Figura 11: Oscilações da fronteira meridional do Brasil.

Fonte: ROCHE, 1969, p. 12.

No final da colonização portuguesa no Brasil, começaram a surgir áreas de conflito cada vez maiores entre os representantes da coroa e a classe senhorial do sul enriquecida pela pecuária.

1.1.3 Ocupação Territorial a Partir do Período Imperial

O primeiro reinado, 1822-1831, caracterizou-se pela crise financeira por causa da perda de mercado dos principais produtos brasileiros. O Rio Grande do Sul, nessa época, caracterizou-se pela produção do charque, subministrador do mercado interno brasileiro.

Em 1828, a parte Oriental tornou-se independente com o surgimento do Uruguai como país. A perda da Província Cisplatina significou a perda do gado que passou a ser dirigido para as charqueadas platinas que se rearticulavam.

propriedades onde se desenvolvia a pecuária extensiva. Essa forma de distribuição deu origem a uma sociedade latifundiária, patriarcal e hierárquica de senhores, peões e escravos⁷.

Sendo assim, vê-se que os conflitos resultantes das demarcações de limites implicaram no reforço da área, incremento da ocupação do interior e distribuição de cargos entre os estancieiros. Na região, vários centros surgiram em razão de manobras militares de defesa do território e das distribuições de terra, entre elas Santa Maria.

A crescente importância militar da zona levou a que a região fosse elevada administrativamente, em 1760, a Capitania do Rio Grande de São Pedro, desvinculada de Santa Catarina e com central em Rio Grande e subordinada ao Rio de Janeiro.

Em 1777, com o Tratado de Santo Idelfonso⁸ (ver Figura 10, p. 20), a Espanha ficou com Sacramento e Missões, e Portugal recuperou Santa Catarina, conquistada pelos espanhóis naquele mesmo ano.

A finais do XVIII, com a decadência das minas e a diminuição da busca do gado, a economia gaúcha não caiu em consequência do charque e do trigo. O charque proporcionou riqueza, criou uma capa social enriquecida e introduziu em grande escala, o escravo negro no Rio Grande de São Pedro. O negro transformou-se na mão-de-obra básica desse período.

Com a guerra de independência no Prata e a crise da região, as charqueadas rio-grandenses resultaram beneficiadas.

Em 1801, com a conquista das Missões Orientais pelos portugueses, o Rio Grande de São Pedro conquistou sua fronteira oeste. A importância da região cresceu de tal maneira que, em 1807, a Capitania do Rio Grande de São Pedro foi promovida a Capitania Geral, independente do Rio de Janeiro e subordinado diretamente ao Vice-Rei do Brasil. Todo

⁷ «A lida do gado era feita pelos peões da estância, que, por sua vez, eram controlados pelos capatazes. Esses peões e capatazes, embora homens livres, eram fortemente atrelados ao estancieiro e, além de sua função específica, tinham que defender a propriedade, o proprietário e a sua família dos ataques espanhóis, já que as lutas pelos limites permaneciam.» (SOUZA, 2000, p. 28)

⁸ Para informações sobre a demarcação ver VIANNA, [19--], p. 142-145.

pelas Missões para, assim, garantir um território contínuo e o comércio de gado. Outros tratados vieram a reforçar o primeiro, dadas as dificuldades em solucionar o problema.

A metrópole passou a se preocupar então com a ocupação do oeste rio-grandense e com as fronteiras do sul cujos limites seriam demarcados por comissões mistas de espanhóis e portugueses. Para reforçar as defesas das novas fronteiras, utilizaram tropas originárias de São Paulo e de outros povoados. O governo português decidiu recrutar portugueses, particularmente, da Ilha dos Açores, para completar o povoamento da região, especialmente para a região das

missões o que não foi possível concretizar.

Com as sucessivas invasões castelhanas, tornou-se evidente a necessidade de ocupar a região sul da província, e para tal, foram feitas concessões de sesmarias que deram origem às estâncias do sul. Essas sesmarias foram concedidas, em especial, a militares, servidores da Metrópole que vieram em razão das guerras e das demarcações e que haviam permanecido no local.

As propriedades eram vastas, pois, apesar da limitação legal de três léguas quadradas, aproximadamente 13.000 ha, irregularidades começaram a aparecer quando, em vez do disposto, cada pessoa da família do proprietário recebia a quota familiar, de modo que essa era multiplicada pelo número de parentes. Como resultado, a região continua baixamente povoada, com poucos proprietários, mas com seu território já distribuído em grandes



Figura 10: **Tratados de Madri e Santo Ildefonso.**
Fonte: KOTECK, 1994, p. 77.

Ao restaurar sua independência, em 1640, Portugal apercebeu-se da necessidade de criar seu próprio corpo de engenheiros militares que contribuísse para o desenvolvimento de um sistema português de defesa. Aqueles técnicos foram sendo formados ao longo de quase um século e quando o país assinou o Tratado de Madri com a Espanha, para a definição das fronteiras na América, já havia, no Brasil, um excelente quadro de engenheiros que prestavam valioso serviço ao governo português.

É necessário reafirmar que, concomitantemente, desenvolveu-se na metrópole a ciência da matemática e da cartografia fundamentais para o ensino da engenharia militar.

O século XVIII trouxe a filosofia iluminista e a prática política dos déspotas esclarecidos. Nesse período, os engenheiros militares tiveram uma atuação francamente favorável aos interesses governamentais, principalmente, em Portugal. Aqueles profissionais eram considerados como a elite do pensamento técnico e como tal, racionalistas e adeptos da filosofia ilustrada. Esse foi também um período de maior troca de informações e de novos conhecimentos que circulavam pela Europa e que iriam atuar a favor da melhoria da qualidade técnica em todos os sentidos.

Dada a situação exposta até agora, o Rio Grande do Sul chegou aos meados do século XVIII apresentando uma ocupação efetiva, ainda que parcial, do solo do seu território, uma ocupação de fato e não de direito. A persistência das lutas pelas fronteiras, que constituía um peso no orçamento das duas coroas, levou-as, em 1750, a assinar o Tratado de Madrid⁶ (ver Figura 10, p. 20) em que ficava estabelecida a permuta da Colônia do Sacramento

⁶ Dispunha o artigo XXII do **Trato de Limites das Conquistas**, a 13 de janeiro de 1750 assinado pelos representantes de D. João V, Rei de Portugal, e D. Fernando VI, Rei de Espanha: «"Para que se determinem com maior precisão, e sem que haja lugar à mais leve dúvida ao futuro, nos lugares por onde deve passar a raia em algumas partes que não estão nomeadas e especificadas distintamente nos artigos antecedentes, como também para declarar a qual dos domínios hão de pertencer as ilhas que se acharem nos rios que hão de servir de fronteira, nomearão ambas as Majestades, quanto antes, comissários inteligentes: os quais, visitando tôda a raia, ajustem com a maior distinção e clareza as paragens por onde há de correr a demarcação, em virtude do que se expressa neste tratado, pondo marcos nos lugares que lhes parecer conveniente; e aquilo em que se conformarem será válido perpetuamente em virtude da aprovação e retificação de ambas as Majestades"... Dando execução a essa disposição, assinaram os representantes dos dois países peninsulares, em 1751, novos convênios adicionais, relativos às demarcações que deveriam ser imediatamente iniciadas, às respectivas entregas de territórios e à inteligência das cartas geográficas, além de instruções aos comissários. » (VIANNA, [19--], p. 139-140). O tratado foi anulado pelo acordo assinado no Prado, em 1761.

embora ainda fosse possível detectá-lo. Aquele padrão urbano tradicional português, calcado muito mais no pragmatismo e na adequação ao terreno dera lugar, em meados do século XVIII, a uma prática mais aprimorada de traçado das cidades com a evidente presença de uma base teórica norteadora.

Importa afirmar, finalmente, que em Portugal, principalmente entre 1737 e 1777, produziu-se um modelo próprio de urbanismo que serviu de exemplo para suas colônias, entre as quais o Brasil, e que teve nos engenheiros militares portugueses seus principais agentes e idealizadores.

O urbanismo foi utilizado como expressão de dominação e de controle social. Os engenheiros militares tiveram um desempenho preponderante como técnicos responsáveis por colocar no papel e traçar no terreno as determinações vindas da metrópole.

O espaço urbano produzido no contexto do processo colonial, levado a cabo pelas nações ibéricas na América, era a representação de um conjunto de idéias de sua época. Como tal, necessitava de um corpo de técnicos capacitados e responsáveis para executarem aquelas tarefas e transpor, primeiro para o papel e depois para a realidade física, a idéia da nova cidade no continente americano. A formação daqueles profissionais e o conseqüente desenvolvimento de uma base teórica consistente, em Portugal, foi muito demorada e dependeu de vários fatores conjunturais.

Ao longo de vários séculos, forjaram-se teorias e práticas urbanas na Península Ibérica. A Espanha conseguiu fazer um melhor intercâmbio cultural entre suas diferentes regiões e o resto da Europa e, conseqüentemente, absorveu melhor os aspectos teóricos. Enquanto isso, Portugal desenvolveu, a par da inexistência inicial de um corpo técnico próprio, um sentido pragmático de defesa, em que a escolha do sítio elevado era o paradigma.

No ultramar português, houve contribuições dos técnicos contratados, principalmente italianos, para construir as defesas de Portugal. Aqueles técnicos introduziram, nos domínios portugueses, novas teorias de fortificações e de traçados de cidades que, no entanto, não tiveram maiores repercussões na metrópole.

Vê-se assim que o território do atual Estado do Rio Grande do Sul foi incorporado tardiamente ao território português e brasileiro, embora fosse bastante antiga a pretensão dos portugueses sobre tal região. Somente com a fundação do presídio de Jesus, Maria, José, em 1737, foi tomada a iniciativa de conquistá-lo e povoá-lo. Zona de fronteira e como tal de constantes lutas entre Espanha e Portugal, o território platino teve, até 1777, uma história urbana pouco expressiva em termos de número de fundações de cidades.

Na realidade, a base em que se assentou, desde o início a economia sulina – a pecuária, aliada ao fato de Portugal ter adotado a prática de distribuir terras aos seus súditos por meio da concessão de sesmarias – consolidaram a atividade pastoril, campeira, calcada em extensas propriedades que não facilitavam a diversificação da produção econômica e, conseqüentemente, o surgimento de cidades. Esse processo contribuiu para o domínio de Portugal sobre o território. Nesse contexto econômico e social, somente uma intervenção metropolitana e induzida poderia fomentar o surgimento de cidades e a aceleração de um processo de urbanização na região.

Tal intervenção se deu por meio dos engenheiros militares a serviço do Estado português, contratados que estavam para as expedições de demarcação dos limites de fronteiras entre Espanha e Portugal. Embora não tivessem, em princípio, aquele propósito específico, foram implantando povoados ao longo das vias fluviais de penetração rumo às missões jesuíticas, de modo a formarem a primeira rede urbana do Rio Grande de São Pedro.

Até 1809, o Rio Grande de São Pedro contou apenas com a vila de Rio Grande, elevada aquela condição em 1747, e instalada em 1751, embora houvesse outras freguesias na Capitania.

A Carta Régia de elevação de Rio Grande à vila determinava procedimentos que visavam aos cuidados com a beleza da cidade e a qualidade de vida dos habitantes, que algum tempo depois, iriam fazer parte do conjunto de preocupações dos engenheiros militares lá chegados.

Outros povoados foram fundados no mesmo período no Rio Grande de São Pedro, sem, no entanto, apresentarem a mesma qualidade e perfeita definição de um modelo urbano,

Nos antigos caminhos de chegada ao Continente de São Pedro, e que agora conduzem os tropeiros com o gado para São Paulo (ver Figura 9, p. 16), surgiram pontos de apoio cujas capelas deram origem aos primeiros povoados gaúchos⁵. Tudo isso



Figura 9: Caminhos percorridos pelo gado.

Fonte: KOTECK, 1994, p. 75.

levou a coroa a criar, em 1738, a Comandância Militar do Rio Grande de São Pedro com central em Santa Catarina e subordinada ao Rio de Janeiro.

⁵ No que se refere ao espaço urbano produzido nesta época, diz RHODEN (1999, p. 122-179), que Portugal adotou como política colonizadora a prática de expedir *Cartas Régias* específicas para cada caso, onde apareciam algumas definições genéricas de espaço urbano e determinações específicas compiladas das *Ordenações do Reino* relativas às eleições das autoridades municipais. Até o século XVIII os portugueses viam a criação de cidades como uma forma de conquista e domínio do território brasileiro. Ficava evidente então a falta de uma idéia de traçado urbano, resultante da inexistência de uma prática e de uma teorização anteriores. A partir do início do século XVIII começaram a aparecer com maior frequência determinações que diziam respeito à escolha do sítio e a forma das ruas e dos prédios. Avançado o século XVIII aquelas determinações tornaram-se mais frequentes sem que isso rerepresentasse uma homogeneização dos traçados das cidades. Pelo contrário, o pragmatismo português, característica sempre manifestada, deu origem a interpretações e adaptações que possibilitaram inúmeras variações de traçados, de localização de sítios etc. A maior ortogonalidade dos traçados das novas vias, principalmente após 1756, quando foi dado a conhecer o plano para a reedificação de Lisboa, mostra a grande influência que aquela experiência teve no mundo português da época. Aquela prática pode ter sido determinada pela metrópole, entretanto faltam documentos que comprovem esse fato. Porém a atuação dos engenheiros militares e os exemplos espalhados pelo Brasil demonstram uma nova idéia de espaço urbano português que estava sendo desenvolvida na época e era bem conhecida por aqui. Até o século XVIII, os portugueses viam a criação de cidades como uma maneira de conquista do território e de submissão da população dispersa às leis portuguesas, sem apresentar preocupações formais e de organização do espaço urbano. O que importa concluir é que embora os portugueses e espanhóis tivessem se utilizado do traçado urbano como expressão de dominação e de controle social, na realidade, as suas práticas foram diferentes. Cada nação tinha sua gênese com características diferenciadas e, conseqüentemente, resultados diferentes. A existência de influências não chegara a descaracterizar um ou outro procedimento e mantiveram o essencial de cada cultura urbana.

Nessa rota foi fundada a cidade de Rio Grande, em 1737 (futura sede do governo), e o forte de São Miguel, ao sul da Lagoa Mirim, para assegurar a defesa, tanto da Colônia do Sacramento como do próprio caminho, além de garantir a futura penetração das terras gaúchas, através da navegação lacustre via Barra do Rio Grande e Lagoa dos Patos. (SOUZA, 2000, p. 18)

O comércio do couro da Vacaria do Mar movimentou o extremo sul, atraindo as atenções para a região, que se tornou conhecida pela sua riqueza pecuária.

No final do século XVII, com o descobrimento de minas no interior da província de Minas Gerais e a conseqüente concentração de população e capital, surgiu um mercado interno no Brasil. Com isso, o gado do sul tornou-se mais importante o que levou a incrementar a migração e colonização do sul.

O Rio Grande de São Pedro também desempenhava uma função estratégica, como ponto de apoio para a conservação do domínio português no Prata. Em 1726 os castelhanos fundaram Montevideú para conter aos portugueses e interromper o contrabando feito por Sacramento.

Isso levou os portugueses a tomar oficialmente posse da terra. Construíram fortalezas e distribuíram a terra entre os migrantes, os criadores de cavalos que se sedentarizavam e os militares que deram baixa e se tornaram fazendeiros. Fez-se então necessário a inovação na forma de organização da criação. A propriedade rural foi organizada na forma de estâncias, e o gado passou a ter suas pastagens delimitadas.

brasileiras, riquezas minerais, enquanto a colônia espanhola se deparava com prata em grande quantidade, basicamente, nas regiões do Peru e da Bolívia que exportavam partindo de Potosi pelo norte, via Porto Belo (Colômbia), e pelo sul, via Rio da Prata (ver Figura 8, p. 14). Buscando participar nesse empreendimento, fundaram a Colônia de Sacramento para romper o monopólio espanhol no Prata.

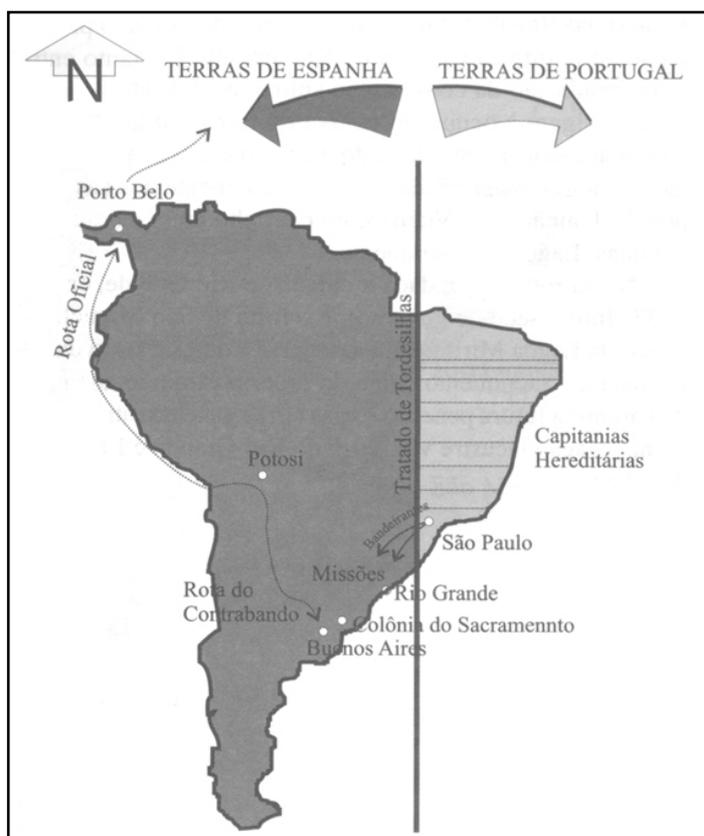


Figura 8: **Rota oficial da prata e rota do contrabando.**
Fonte: SOUZA, 2000, p. 17.

Os comerciantes lusos pressionaram a Coroa para que fundasse um estabelecimento português no Prata. A intenção lusitana era furar o monopólio espanhol na área, recolhendo a prata de Potosi e oferecendo em troca artigos coloniais (açúcar, negros) e manufaturados ingleses. Concretizando essa ambição, em 1680, foi fundada, fronteira a Buenos Aires, a Colônia do Sacramento.

Economicamente, além da preservação do vantajoso comércio ilícito, implicou o conhecimento por parte dos portugueses, das imensas reservas de gado da “Vacaria Del Mar”. (KOTHER, 2001, p. 17).

Tal atitude provocou uma série de contendias entre as metrópoles como entre as colônias.

Assim,

em 1688 fundou-se Laguna, no ponto mais extremo da colonização portuguesa no Brasil, definido pelo Tratado de Tordesilhas, e mais próximo da Colônia do Sacramento. Como ponto de irradiação da colonização sulina, esse povoamento deu origem à ocupação efetiva do território gaúcho [...].

A exploração devastava o rebanho e isso não passou despercebido aos jesuítas que desde 1682 começaram a retornar ao Rio Grande de São Pedro, fundando os Sete Povos das Missões. Criaram uma reserva de gado no nordeste gaúcho e estâncias para a criação de gado nas missões.

Desenvolveram-se e tornaram-se importantes centros econômicos. No século XVII, formaram uma linha de

expansão para o sul, independente da portuguesa e da espanhola. Eram uma ameaça política para a segurança das monarquias, e isso levou à sua desapareção em 1768 e ao confisco de suas propriedades.

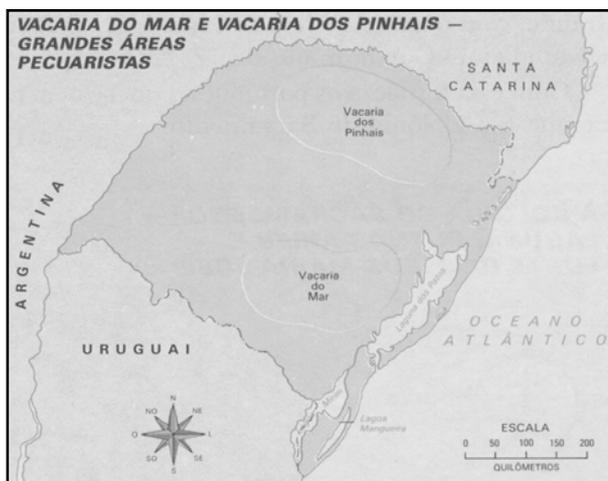


Figura 6: **Vacaria do Mar**.
Fonte: KOTECK, 1994, p. 69.

1.1.2 Portuguesa

A outra frente de ocupação se deu ao longo do litoral quando, em 1680, a Coroa Portuguesa funda a Colônia do Sacramento, em frente da cidade de Buenos Aires, buscando participar das riquezas da colônia espanhola cuja exportação e contrabando ocorria pelo rio da Prata (ver Figura 7, p. 13).

Com a perda de seu império colonial, os portugueses voltam-se para o Brasil, base de sustentação do reino, querendo tirar o máximo proveito. Dedicaram-se às zonas inexploradas do sul.

Inconformados por não encontrarem, nas terras



Figura 7: **Caminhos portugueses em direção à Colônia de Sacramento (antes do Tratado de Madri)**.
Fonte: SOUZA, 2000, p. 19.

zonas açucareiras.

Esgotadas as proximidades, os paulistas lançaram-se contra as missões jesuíticas do Paraguai, no território castelhano. «As missões jesuíticas se apresentavam, assim, como uma importante fonte de mão-de-obra, onde os índios já se achavam aldeados pelos padres e adestrados para o trabalho e a obediência.» (PESAVENTO, 1994, p. 8).

Fugindo dos paulistas, os jesuítas adentraram no território rio-grandense, em 1626, estabelecendo as missões na foz do rio Jacuí (ver Figura 5, p. 12). Essas missões eram uma expansão das missões do Paraguai para o Rio Grande de São Pedro e se faziam sob bandeira castelhana. Expandiram-se e dedicaram-se à pecuária (levados da província argentina de Corrientes) e à agricultura.

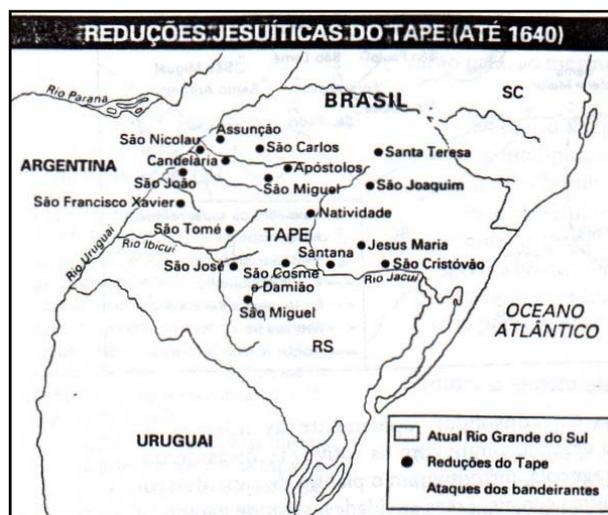


Figura 5: Reduções jesuíticas do Tape.
Fonte: UFSM/CAU/LPDA.

Descendo em perseguição aos índios, os paulistas penetraram no Rio Grande de São Pedro, atacando as missões. Aproximadamente em 1640, registrou-se o combate final cujo resultado foi o abandono da região pelos jesuítas.

A partir dessa data, não houve mais incursões em consequência da expulsão dos holandeses da África e ao conseqüente restabelecimento do tráfico de negros.

Os jesuítas, que se retiraram para a outra margem do rio Uruguai, levaram o índio, mas deixaram o gado que se reproduziu e se tornou selvagem, dando origem a uma imensa reserva de gado denominada **Vacaria do Mar** (ver Figura 6, p. 13). Esse foi o fundamento econômico básico de apropriação da terra gaúcha a partir de 1680 aproximadamente.

Quando os portugueses tomam conhecimento da existência da Vacaria do Mar passam a sua exploração para a exportação do couro. Esse comércio atraiu as atenções para a região.

1.1.1 Jesuítica:

A primeira aconteceu independentemente da Coroa Portuguesa, dado o fato de que, de acordo com o Tratado de Tordesilhas³ (ver Figura 3, p. 11), essa região pertencia ao governo espanhol. Teve início no final do século XVI com os jesuítas provenientes do Paraguai, atravessando o rio Uruguai e aproveitando seus afluentes para penetrar na região noroeste da província.⁴ Os jesuítas localizaram-se nas duas margens do rio Uruguai onde organizaram aldeamentos missionários, os chamados Trinta Povos Missionários (ver Figura 4, p. 11).



Figura 3: **Tratado de Tordesilhas.**
Fonte: SOUZA, 2000, p. 15.

No século XVII, houve as primeiras tentativas de expansão para o sul. No período de unificação das Coroas Portuguesa e Espanhola (1580-1640), os holandeses ocuparam o nordeste brasileiro e apropriaram-se das zonas da África subministradoras de mão-de-obra negra, ocasionando a falta de escravos para o resto do Brasil. Isso fez com que os paulistas, que já utilizavam o índio como mão-de-obra, se dedicassem a capturar os nativos para vendê-los como escravos nas

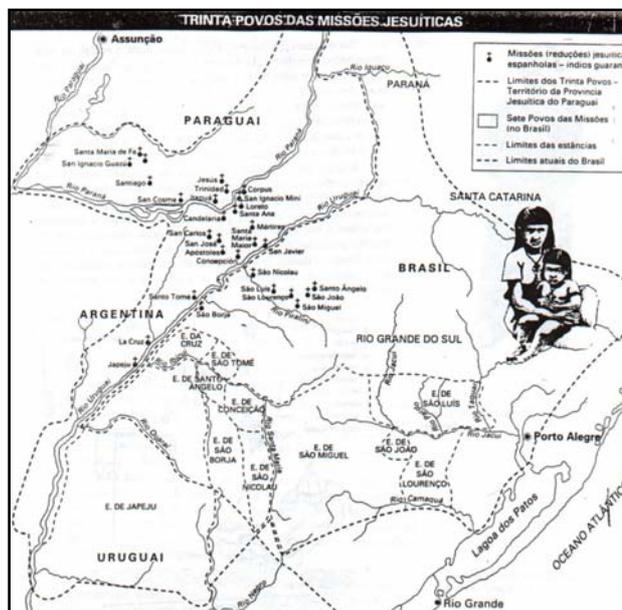


Figura 4: **Trinta povos das missões jesuíticas.**
Fonte: UFSM/CAU/LPDA.

³ Datado de 1494, o meridiano demarcatório passaria a 370 léguas para o ocidente das ilhas do Cabo Verde. As terras descobertas a leste seriam portuguesas e a oeste passariam ao domínio espanhol.

⁴ Ver também SINGER, 1977.

As atividades exploratórias geraram ciclos econômicos no contexto da economia da estrutura colonial. Assim, tem-se, na fase mercantil da colônia, inicialmente, o ciclo do pau-brasil e o da cana-de-açúcar. Com a crise da agricultura, em fins do século XVII e XVIII, o ciclo da mineração do ouro e da prata se expande, criando-se cidades no interior do território, o que antes não era permitido pela Coroa que procurava efetivar a ocupação próxima ao litoral, deixando as outras para o futuro.

1.1 OCUPAÇÃO TERRITORIAL DO RIO GRANDE DO SUL

O processo histórico de ocupação do Rio Grande do Sul e as características físicas do seu território muito influenciaram na sua divisão territorial e na formação da sua rede urbana¹.

A descoberta do Continente do Rio Grande de São Pedro², no início do século XVI, deve-se às expedições de exploração e comércio do pau-brasil. Sua integração ao resto do Brasil colonial foi tardia e permaneceu inexplorado durante mais de um século, enquanto que o resto do País se desenvolvia. Isso se deve a que o Rio Grande de São Pedro não se enquadrava em nenhum dos sistemas de exploração colonial, ou seja, a exploração de riquezas já existentes nas colônias e na produção agrícola que, no caso do Brasil, era o açúcar.

Duas frentes diferentes deram origem à ocupação do Rio Grande do Sul (ver Figura 2, p. 10):



Figura 2: As duas frentes de ocupação do Rio Grande do Sul.

Fonte: SOUZA, 2000, p.16.

¹ Ver MACEDO, 1993.

² Continente do Rio Grande de São Pedro, Comandância do Rio Grande de São Pedro, Capitania Geral de São Pedro, Província do Rio Grande de São Pedro do Sul, e as vésperas da República, Estado do Rio Grande do Sul. (MACEDO, 1993, p. 13-14)

Capítulo 1

ANTECEDENTES HISTÓRICOS NO PROCESSO DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

No Brasil, a forma de ocupação territorial ocorreu baseada na economia agrícola de exportação, formando os primeiros núcleos urbanos nas planícies e terraços litorâneos, pois serviam de pontos de ligação comercial entre a colônia e a metrópole. As primeiras grandes cidades estiveram intrinsecamente ligadas à função de porto comercial e à função militar (ver Figura 1, p. 9). Isso é o que afirma BOLFE (1997, p. 51).

Ela segue afirmando que os projetos de ocupação eram pré-elaborados para controlar a riqueza dos colonizadores, assim, inicialmente, os sítios urbanos se caracterizavam por traçados, que se ligavam a áreas de produção agrícola, dispostos, especialmente, para garantir o abastecimento, a posse e a defesa da colônia. Portanto, a formação da organização urbana brasileira possui uma relação com a história do fato urbano e a do fato econômico. Sua estrutura urbana, acompanha a substituição do sistema econômico colonial, ditado pela metrópole européia, por um sistema de economia nacional. Assim, cada ciclo econômico acaba correspondendo ao aparecimento de uma quantidade de núcleos urbanos.

A fundação das cidades brasileiras, na fase inicial da colonização, foi determinada principalmente, pela função militar e administrativa, a exemplo de Salvador e Rio de Janeiro. Como fortalezas militares, nasceram: Porto Alegre, Florianópolis, Vitória, Fortaleza, Olinda e Óbidos. Outras surgiram sobre linhas demarcadoras de domínio territorial português, como Vila Boa, Corumbá (Mato Grosso) e Santa Maria (Rio Grande do Sul), no século XVIII. Outras, ainda, surgiram de centros de atividades jesuíticas, em aldeamentos indígenas com fins de catequização ou mesmo de apropriação do território pelo interior do país. BOLFE (1997, p. 51).

Finalmente, em um quarto momento, a título de conclusão, foram considerados os elementos estudados para responder os questionamentos realizados no início do trabalho.

Este trabalho não se conclui com este estudo, ele busca a reflexão de um tema importante e que, apesar do trabalho realizado por diferentes pessoas e instituições, ainda é pouco considerado pela sociedade, que em nome do progresso e da modernidade, ainda não dá o devido valor ao seu patrimônio como algo importante e essencial para estabelecer suas raízes e aonde vão.

Nas sociedades em desenvolvimento que descendem de imigrantes e da mestiçagem, como a brasileira, muitas vezes se busca no estrangeiro a história e as raízes longínquas. Desconsidera-se o que se tem perto, tão importante como o outro, já que serve como referência para as sociedades do futuro e para o seu desenvolvimento e identidade.

O presente é o passado do futuro e como tal cabe a nós cuidá-lo e preservá-lo.

Buscou-se assim conhecer o tema desde uma escala geral até uma particular, que no caso, partiu de um problema de conhecimento que através de análise integral buscou estabelecer como os elementos investigados se adequavam as condições da cidade de Santa Maria do princípio do século XX.

Com base nos objetivos citados e em consequência com as hipóteses propostas, a metodologia utilizada foi a de integrar a parte física com a teoria para estabelecer um processo equilibrado no trabalho realizado. Esta metodologia consta do seguinte:

1. Conhecimentos teóricos e práticos adquiridos no programa de doutorado da Universidade Politécnica da Catalunha.
2. Estudo e análise do contexto histórico, econômico, político e social do Rio Grande do Sul e de Santa Maria.
3. Estudo e análise da ferrovia no Rio Grande do Sul e em Santa Maria.
4. Visita, estudo e análise das arquiteturas objeto do estudo.
5. Com base nas informações obtidas a partir dos dados analisados, confrontá-los para estabelecer as considerações finais.

Para tal, este trabalho se desenvolve em quatro partes:

Em uma primeira etapa se buscou o conhecimento para obter a base de informação e, a partir daí, estabelecer como se deu o processo de ocupação do Rio Grande do Sul e qual a importância dos imigrantes e da ferrovia para este processo.

A segunda etapa consistiu em conhecer o processo de ocupação e formação territorial da cidade de Santa Maria, qual a influência da ferrovia neste processo para estabelecer como se deu a sua evolução urbana.

Na terceira etapa estudou-se a arquitetura da cidade e da ferrovia para estabelecer as relações entre as mesmas.

- investigar a evolução (histórica, política, econômica, social etc.) da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*;
- estudar a arquitetura gerada a partir da implantação das ferrovias em Santa Maria e o seu vínculo com a estrutura urbana existente na época, para estabelecer qual foi sua contribuição ao desenvolvimento urbano;
- inventariar, em Santa Maria, a arquitetura urbana da ferrovia e da cidade de finais do século XIX e princípios do século XX;
- comprovar quando foram construídas as casas da companhia ferroviária;
- estabelecer subsídios que contribuam para a preservação do patrimônio cultural arquitetônico e da memória histórica da cidade de Santa Maria.

Com estes objetivos busca-se fornecer subsídios para outras pesquisas e dar a conhecer a história arquitetônica da cidade de princípios do século XX. Também se busca contribuir mais diretamente com a cultura, turismo e economia da cidade.

Para alcançar estes objetivos, partiu-se das seguintes hipóteses de trabalho:

- Assim como os trens e elementos utilizados na construção das vias da ferrovia foram levados da Europa, os materiais construtivos das residências urbanas, na sua maioria também o foram.
- A arquitetura da *Compagnie Auxiliaire* muito pouco influenciou na arquitetura da cidade de Santa Maria.
- A maioria dos livros, jornais e historiadores atuais cometem um erro ao afirmar que a Vila Belga foi construída entre 1901 e 1903, época anterior a *Compagnie Auxiliaire* assumiu o controle da totalidade da ferrovia no Rio Grande do Sul.

que possa servir para registrar, conhecer, preservar e divulgar esta parte significativa da história local.

Com este trabalho se busca aprofundar no estudo da origem e da história da ferrovia santamariense, e da sua arquitetura, assim como conhecer melhor a cidade e sua arquitetura. Todo este trabalho tem como objetivo chegar ao significado e as influências que este patrimônio ferroviário teve na e para a Santa Maria de princípios do século XX..

O pouco conhecimento sobre a arquitetura ferroviária, assim como da cidade levaram a realização deste trabalho, pois se desconhecia a influência que houve de uma sobre a outra, o que vem demonstrar a importância deste trabalho onde se pretende encontrar as relações entre cidade e ferrovia.

Assim que, com base no estudo histórico do patrimônio arquitetônico urbano da ferrovia e da cidade de Santa Maria, com uma análise dos aspectos históricos, econômicos, políticos, sociais, técnicos, urbanísticos e arquitetônicos, se procura conhecer a memória histórica local.

Por um lado, se busca a valorização do patrimônio por parte da comunidade onde este se encontra com a intenção de que se reintegre a ela. Por outro lado se estuda para dar a conhecer um pouco mais da história arquitetônica de Santa Maria.

A partir do conhecimento destas informações, são propostos os seguintes objetivos:

- estudar a arquitetura a partir da chegada da ferrovia na cidade de Santa Maria, o modo como esta influenciou no desenvolvimento da cidade e estabelecer sua relação com a tipologia e com a morfologia urbana.

E em específico:

- recuperar, na Bélgica, as informações dos arquivos da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* que, no Brasil, se queimaram em 1923 e assim restabelecer as fontes documentais relacionadas com a arquitetura da companhia;

Outro fator a ressaltar é o caráter emblemático que o patrimônio arquitetônico tem nas identidades culturais já que é o testemunho, e às vezes o próprio documento da história do homem, o que justifica a atenção dispensada ao mesmo.

No Rio Grande do Sul são poucos os estudos da arquitetura e da sua história. E como se ha comentado anteriormente, é muito importante conhecê-la para que um indivíduo se situe, se identifique, conheça e possa compreender um pouco mais e desde um outro enfoque, seu país, seu estado, cidade e sociedade.

Se um patrimônio é bem trabalhado nos deferentes níveis, pode gerar benefícios para a população, e uma vez isto seja conseguido, é muito provável que inverta o processo de desconhecimento, esquecimento e degradação que sofrem na atualidade e possam ser resgatados passando assim a ser um motivo a mais de prosperidade para as comunidades onde se encontram.

Por isto, no caso de Santa Maria, é importante estudar e analisar, tanto o seu patrimônio como a comunidade onde este se encontra. São necessários estudos simples, eficientes e reais para inverter o quadro atual do seu patrimônio cultural arquitetônico.

Como grande parte das cidades brasileiras, até o momento Santa Maria não teve seu patrimônio estudado e, este patrimônio que representa a história da cidade, em todos os aspectos, está em perigo de desaparecer. Ha interesse de várias instituições, como prefeitura, universidade e comunidade em resgatá-lo e assim tentar preservar algo do seu passado, da sua memória.

O crescimento de Santa Maria está diretamente ligado ao desenvolvimento comercial e ferroviário. Destes dois fatores se destaca o segundo por ser o que mais influenciou no crescimento da cidade no período estudado. A presença ferroviária foi importante e marcante, a tal ponto, que ainda hoje Santa Maria seja conhecida como cidade ferroviária.

Outra consideração é que o patrimônio arquitetônico ferroviário está em perigo. Algumas providências foram tomadas. Realizam-se estudos, relatórios, levantamentos, tudo aquilo

O arquiteto gaúcho produz obras significativas e ao mesmo tempo consente que se destruam edifícios importantes, marcos do seu passado histórico. Isto em grande parte resulta da sua falta de conhecimentos.

Como contribuição, ainda que pequena, se realiza este trabalho que consta na investigação do patrimônio cultural arquitetônico de Santa Maria, cidade do interior do Rio Grande do Sul, Brasil, entre os anos 1885 e 1920, período de tempo em que houve grande crescimento e desenvolvimento da cidade em função da presença da companhia belga arrendatária da malha ferroviária rio-grandense.

Para tal, são importantes dois fatores: o primeiro é a consciência de que a existência do patrimônio permite que se veja o presente com perspectivas e que sua sobrevivência é um requisito para que as gerações futuras exerçam seu direito a memória histórica. O segundo fator é a importância de não esquecer que todo patrimônio é fundamental já que sua perda significa a ruptura da sociedade com suas origens.

Por tudo isto é que é importante este estudo, pois permite que a comunidade conserve e transmita ao futuro seu patrimônio e o conhecimento que se tem dele, para que o povo saiba quem é, onde está e aonde vai.

Nas últimas décadas, a evolução do contexto social, econômico e cultural possibilita que a criação artística, sua difusão contemporânea e sua conservação para as gerações futuras, sejam questões importantes e de grande interesse para a sociedade. O patrimônio cultural é um recurso que testifica e documenta a história do progresso humano através do tempo e do espaço.

Do patrimônio em geral, destacamos a importância do patrimônio imobiliário pelo extraordinário reto que supõe a conservação atual e futura das cidades, da sua arquitetura e monumentos, em um mundo ameaçado pelo desenvolvimento sem controle e suas consequências: degradação meio ambiental, rápida transformação da paisagem etc.

INTRODUÇÃO

O arquiteto no seu trabalho atua com o suporte do conhecimento disponível em cada época da história. Para ele é importante conhecer o local onde tem construído e de onde vem a inspiração e explicação para os elementos que caracterizam a sua arquitetura. Este processo é tão antigo quanto o homem e se reflete nas transformações de que tem sido objeto a arquitetura como um todo.

Assim, pois, o arquiteto busca na história e no patrimônio cultural a herança que lhe foi deixada através dos séculos por e para ele. A busca e resgate da sua identidade são fundamentais para ele.

No Brasil, principalmente no Rio Grande do Sul, o estudo do patrimônio e da história da sua arquitetura ainda são insuficientes, principalmente em se tratando de Santa Maria. A falta de estudos e a inexistência no país de documentos que ajudem a conhecer a história deste patrimônio, seus projetistas e construtores, suas técnicas construtivas, a data exata da sua construção, atrasam as tentativas das instituições governamentais de preservá-lo.

Assim como este, muitos outros patrimônios podem desaparecer ou se perder pelo desconhecimento da sua importância. Isto acontece muito em países onde o novo é mais considerado que o antigo. A falta de pesquisas e registros da existência de um patrimônio implica na perda total deste para a sociedade, para os técnicos e para os estudiosos.

Como disse o doutor Günter Weimer (1992, p. 9), «sem feitos históricos não se faz história, e sem obras de arquitetura não se faz a história da arquitetura».

RÉSUMÉ

Thèse de Doctorat
Programme de Doctorat d' Architecture de Gaudí
Département de Composition Architectonique
Université Politechnique de la Catalogne, Barcelone, Espagne

LA COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL ET LA VILLE DE SANTA MARIA, AU RIO GRANDE DO SUL, BRÉSIL

Auteur: Caryl Eduardo Jovanovich Lopes
Professeur Orienteur: Prof. Dr. Arq. Juan Bassegoda i Nonell

Ce travail est historique et il s'agit des relations entre la Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil et la ville de Santa Maria, dans les domaines urbain et architectonique, durante la période de 1885 – année de l'arrivée de la voie ferrée em ville – jusqu' à 1920, année de la prise au pouvoir par le gouvernement de l'état du Rio Grande do Sul.

La méthodologie utilisée est fondée sur l'étude historique des processus de l'occupation du territoire du Rio Grande do Sul et de la ville de Santa Maria, des courants d'immigration et leur participation dans l'architecture et l'implantation de la voie ferrée. Ensuite, on étudie l'évolution urbaine et architectonique de Santa Maria, par moyen de plans et cartes que démontrent l'évolution et photos de l'époque pour établir, à travers des analyses et rapports les influences des chemins de fer sur l'expansion urbaine de la ville et de l'architecture de Santa Maria.

ABSTRACT

Doctorate Thesis
Doctorate Program of Gaudí Architecture
Department of Architectural Composition
University Polytechnic of Catalonia, Barcelona, Spain

**THE COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL
AND THE CITY OF SANTA MARIA, RIO GRANDE DO SUL, BRAZIL**

Author: Caryl Eduardo Jovanovich Lopes
Advisor: Prof. Dr. Arq. Juan Bassegoda i Nonell

This work is historical and deals with the relationship between Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil and the city of Santa Maria, in the urban and architectural aspects of the period of 1885, the year of the arrival of the railroad in the city, until 1920, the year of the take-over of the gaúcho railroad by the government of the state of Rio Grande do Sul.

The method used is based in the historical study of the processes of the territorial take-over of the state of Rio Grande do Sul and of the city of Santa Maria, of the chains of immigration, and their participation in the architecture and of the introduction of the railroad. The following researches the urban and architectural evolution of Santa Maria through evolving maps and photographs of the time, to establish through analysis and correlations what the influences of the railroad were on the urban expansion of the city and the architecture of Santa Maria.

RESUMEN

Tesis de Doctorado
Programa de Doctorado Arquitectura de Gaudí
Departamento de Composición Arquitectónica
Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España

LA COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL Y LA CIUDAD DE SANTA MARIA EN RIO GRANDE DO SUL, BRASIL

Autor: Caryl Eduardo Jovanovich Lopes
Orientador: Prof. Dr. Arq. Juan Bassegoda i Nonell

El presente trabajo es histórico y trata de la relación entre la Compagnie Auxiliare de Chemis de Fer au Brésil y la ciudad de Santa Maria, en los aspectos urbano y arquitectónico, en el período de 1885, año de la llegada del ferrocarril a la ciudad, hasta 1920, año en que se hizo cargo de éste el gobierno del Estado do Rio Grande do Sul.

La metodología utilizada se basa en el estudio histórico de los procesos de la ocupación territorial del Estado do Rio Grande do Sul y de la ciudad de Santa Maria, de las corrientes de inmigración y su participación en la arquitectura y de la implantación del ferrocarril. A continuación se estudia la evolución urbana y arquitectónica de Santa Maria a través de planos evolutivos y fotografías de época para establecer, mediante análisis y correlaciones cuáles han sido las influencias del ferrocarril en la expansión urbana y en la arquitectura de la ciudad de Santa Maria.

RESUMO

Tese de Doutorado
Programa de Doutorado Arquitetura de Gaudí
Departamento de Composição Arquitectônica
Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, Espanha

A COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER AU BRÉSIL E A CIDADE DE SANTA MARIA NO RIO GRANDE DO SUL, BRASIL

Autor: Caryl Eduardo Jovanovich Lopes
Orientador: Prof. Dr. Arq. Juan Bassegoda i Nonell

O presente trabalho é histórico e trata da relação entre a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria, nos aspectos urbano e arquitetônico, no período de 1885, ano de chegada da ferrovia na cidade, até 1920, ano da encampação da rede ferroviária gaúcha pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul.

A metodologia utilizada embasa-se no estudo histórico dos processos de ocupação territorial do Estado do Rio Grande do Sul e da cidade de Santa Maria, das correntes de imigração e sua participação na arquitetura e da implantação da ferrovia. A seguir, estuda-se a evolução urbana e arquitetônica de Santa Maria mediante mapas evolutivos e fotografias de época para estabelecer, pelas análises e correlações qual foram as influências da ferrovia na expansão urbana da cidade e na arquitetura de Santa Maria.

dos demais poderes, sendo a chave da organização política do Brasil na época. Deixou de existir com a proclamação da República. (CIVITA, 1974, p 1114).

Povoado ou Povoação: pequena aglomeração urbana. (FERREIRA, 1988, p. 402).

PRR: Partido Republicano Rio-Grandense

RFFSA: Rede Ferroviária Federal S.A.

SOB: Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien.

Serra: Serra do Sudeste ou Escudo Rio-Grandense. São morros agrupados e alinhados em uma mesma direção, localizados a sudeste do Estado do Rio Grande do Sul.

Sesmaria: é um lote de terra sem cultivar que os reis de Portugal cediam para cultivo. (FERREIRA, 1988, p. 467).

Setentrional: situado ao norte, ou próprio dele. (FERREIRA, 1988, p. 467).

Travessa: rua transversal entre duas outras mais importantes. (FERREIRA, 1988, p. 507).

Urbanização: é o processo de formação de rede de cidades.

VFRGS: Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Vila: povoação de categoria superior à de aldeia e inferior à de cidade. (FERREIRA, 1988, p. 527).

Depressão Central: região central do Rio Grande do Sul, mais baixa em relação às terras vizinhas, formada por uma faixa de terra comprida, plana ou levemente ondulada.

Estado: é o nome dado às unidades que compõem o território brasileiro; termo utilizado para indicar as divisões territoriais do Brasil. (VESENTINI & VLACH, 1996, p. 20).

Estância: fazenda destinada à cultura da terra e à criação de gado vacum e cavalari. (FERREIRA, 1988, p. 216).

Estancieiro: dono de estância. (FERREIRA, 1988, p. 216).

Foro: privilégio garantido pelo tempo ou pela lei. (FERREIRA, 1988, p. 242).

Freguesia: é um povoado, sob o aspecto eclesiástico. (FERREIRA, 1988, p. 245).

Imigração: é a entrada de estrangeiros em um determinado país, que vão para se fixar, para morar. Esses imigrantes que foram para o Brasil, não foram para trabalhar na agricultura. (SANTOS & SANTOS, 1989, p. 66)

Léguas de Sesmaria: que correspondiam a 13.068 ha..

Meridional: habitante das regiões do sul. (FERREIRA, 1988, p. 335).

Ocupação: entendido como o povoamento da fronteira.

Orientais: nome local para os habitantes do Uruguai.

Pau-brasil: é uma árvore de madeira avermelhada, dura e incorruptível. (FERREIRA, 1988, p. 379).

Planalto: região norte do estado, a mais alta do Rio Grande do Sul.

Planície: região do litoral do Rio Grande do Sul, formada por uma faixa estreita de terras baixas e mais ou menos planas.

Poder Moderador: é um dos quatro poderes da Carta Constitucional de 1824. Existente durante o período imperial, era exercido pelo imperador e visava a assegurar a manutenção

GLOSSÁRIO

Aforamento: direito transmissível aos herdeiros e que confere o pleno gozo de imóvel mediante pagamento de foro anual. (FERREIRA, 1988, p. 14).

Albarda: sela rústica para bestas de carga. (FERREIRA, 1988, p. 18).

Aldeados: distribuídos por aldeias. (FERREIRA, 1988, p. 19).

Aldeamento: povoação de índios dirigida por missionários ou por autoridade leiga. (FERREIRA, 1988, p. 19).

Campanha: região sudeste do estado do Rio Grande do Sul, com elevações suaves e compridas chamadas de **coxilhas**.

Capela Curada: povoação que é atendida por um sacerdote fixo.

Capela: nome dado ao povoado que contasse com uma igreja.

Charque: é carne de vaca, salgada e em mantas. (FERREIRA, 1988, p. 110). Era um alimento dos escravos que passou a ser consumido pela classe popular urbana.

Cidade: complexo demográfico formado por importante concentração populacional, dada a atividades de caráter mercantil, industrial e cultural. (FERREIRA, 1988, p. 114).

Colônia: denominação utilizada pela legislação Imperial para designar as terras destinadas ao recebimento dos imigrantes europeus, que tinham como objetivo o estabelecimento da pequena e média propriedade no Brasil. (GIRON, 1980, p. 64)

Colonização: é o povoamento, ou seja, aquele imigrante que veio para trabalhar a terra, na agricultura. (SANTOS & SANTOS, 1989, p. 66)

Curato: povoação pastoreada por um cura. (FERREIRA, 1988, p. 148).

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1:	214
Anexo 2	215
Anexo 3.	216
Anexo 4	217
Anexo 5: Arrendamento	218
Anexo 6: Viação Férrea	219
Anexo 7: Certidão. Santa Maria. Digitado	220
Anexo 8: Colônia Philipson	221
Anexo 9: OMNIBUS	222
Anexo 10: Conselho Municipal.	222
Anexo 11: Notícias da cidade	223
Anexo 12: Pedido de alinhamento	223
Anexo 13: Pedido de alinhamento	224

Figura 63: Casarão no Alto da Eira, construído entre 1870 e 1873. A foto é da década de 70, de antes da sua demolição _____	166
Figura 64: Rua do Acampamento em 1911 com várias edificações remanescentes da primitiva rua São Paulo _____	166
Figura 65: Intendência Municipal inaugurada em 1895. _____	167
Figura 66: Largo da rua do Acampamento, praça Saldanha Marinho e Banco da Província _____	168
Figura 67: Foto do casarão recém-inaugurado. _____	169
Figura 68: Residência Art Nouveau _____	171
Figura 69: Estação Ferroviária de Santa Maria _____	175
Figura 70: Estações Férreas de Santa Maria _____	178
Figura 71: Estação do Estado Belga _____	179
Figura 72: Vila Belga no início do século XX _____	181
Figura 73: Acabamentos na Vila Belga _____	185

Figura 43: Rota para as Missões _____	115
Figura 44: Rua Sete de Setembro. A proximidade com a estação férrea transformou a região em um centro hoteleiro _____	116
Figura 45: Hospital de Caridade Dr. Astrogildo de Azevedo. Inaugurado no dia sete de setembro de 1903 _____	120
Figura:46 Primeira usina termelétrica de Santa Maria. Construída em 1895, Pelo alemão Friederich Rienech Klaue _____	124
Figura 47: Santa Maria em 1801 _____	126
Figura 48: Santa Maria em 1819. _____	127
Figura 49: Santa Maria em 1835 _____	129
Figura 50: Santa Maria em 1858 _____	130
Figura 51: Santa Maria em 1861 _____	133
Figura 52: Santa Maria em 1885 _____	135
Figura 53: Santa Maria em 1902 _____	137
Figura 54: Santa Maria em 1914 _____	139
Figura 55: Evolução Urbana de Santa Maria 1801-1885 _____	143
Figura 56: Evolução Urbana de Santa Maria 1885-1902. _____	146
Figura 57: Evolução Urbana de Santa Maria 1902-1914. _____	149
Figura 58: Planta do Forte Jesus-Maria-José, de Rio Pardo de autoria de Manoel Vieira Leão, discípulo de José Fernandes Pinto Alpoín, século XVIII _____	154
Figura 59: Casa de imigrante alemão _____	159
Figura 60: Residências da Avenida Rio Branco _____	159
Figura 61: Construção de um rancho teuto-brasileiro _____	163
Figura 62: Rua do Acampamento no século XIX, no sentido sul-norte. Mais antiga Vista fotográfica de Santa Maria que se conhece. Autor desconhecido _____	165

Figura 21: Caixeiros-viajantes no interior do Rio Grande do Sul _____	51
Figura 22: Engenho e depósito de madeira _____	53
Figura 23: Litografia de Oscar Canstatt: São Leopoldo em 1864 _____	57
Figura 24: Interior de uma casa comercial _____	58
Figura 25: Imigrantes italianos em 1906 _____	61
Figura 26: Viagem até a serra _____	62
Figura 27: Áreas de colonização italiana no Rio Grande do Sul _____	63
Figura 28: Sede de colônia em 1884 _____	64
Figura 29: Território de Rio Grande de São Pedro em 1809 _____	68
Figura 30: Caminhos da estância _____	69
Figura 31: Carreta Gaúcha _____	69
Figura 32: A rede ferroviária _____	70
Figura 33: Acidente ferroviário _____	75
Figura 34: Armazém da cooperativa dos empregados da ferrovia _____	80
Figura 35: Meios de comunicação _____	84
Figura 36: Relevo do Rio Grande do Sul _____	85
Figura 37: Carroça colonial. _____	86
Figura 38: Quadro alusivo à chegada e à partida dos imigrantes para as colônias do interior _____	87
Figura 39: Sesmaria do Rincão de Santa Maria (Padre Ambrósio) _____	94
Figura 40: Antigos escravos à espera de trabalho nos centros urbanos _____	104
Figura 41: Face oeste da avenida Rio Branco. Ao centro, a Catedral Diocesana com sua fachada e torres em construção _____	106
Figura 42: Hugo Taylor (escola masculina de artes e ofícios) inaugurada em maio de 1922 _____	109

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Brasil Histórico _____	9
Figura 2: As duas frentes de ocupação do Rio Grande do Sul _____	10
Figura 3: Tratado de Tordesilhas _____	11
Figura 4: Trinta povos das missões jesuíticas _____	11
Figura 5: Reduções jesuíticas do Tape _____	12
Figura 6: Vacaria do Mar _____	13
Figura 7: Caminhos portugueses em direção à Colônia de Sacramento (antes do Tratado de Madri) _____	13
Figura 8: Rota oficial da prata e rota do contrabando _____	14
Figura 9: Caminhos percorridos pelo gado _____	16
Figura 10: Tratados de Madri e Santo Ildefonso _____	20
Figura 11: Oscilações da fronteira meridional do Brasil _____	22
Figura 12: Cavalaria farrapa _____	23
Figura 13: As primeiras cidades do sul _____	24
Figura 14: As serras como obstáculo à urbanização até 1850 _____	24
Figura 15: As regiões do norte e do sul _____	29
Figura 15: As regiões do norte e do sul _____	43
Figura 17: Os Tratados de Madri e Santo Ildefonso _____	44
Figura 18: Portugal, Açores e a América do Sul _____	45
Figura 19: Os primeiros núcleos _____	46
Figura 20: Quadro de Carl Ernst Zeuner: o desembarque dos primeiros imigrantes alemães em São Leopoldo (25/7/1824). _____	50

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Quadro I: disputas coloniais ibéricas e sua vinculação com o processo de apropriação econômico-militar da terra _____	30
Tabela 2: Quadro II: situação no Prata-Brasil-Rio Grande do Sul no período Imperial _____	34
Tabela 3: Quadro III: situação Internacional-Brasil-Rio Grande do Sul no período republicano _____	37
Tabela 4: Cronologia _____	66
Tabela 5: Evolução dos transportes _____	89
Tabela 6: Síntese cronológica da evolução de Santa Maria e Intendentes Municipais _____	109
Tabela 7: Ruas, Praças e Bairros _____	141
Tabela 8: Estatística predial da cidade de Santa Maria no período 1858-1920 _____	151
Tabela 9: Estatística predial e viária da cidade de Santa Maria no período 1858-1920 _____	152
Tabela 10: Número de olarias _____	172
Tabela 11: Tipologia e número de unidades em 1920 _____	181
Tabela 12: Tipologia e número de unidades atuais _____	182
Tabela 13: Tipologias identificadas pelo arquiteto Andrey Rosenthal Schlee no processo de tombamento de 1996 _____	183

Capítulo 2

PROCESSO DE OCUPAÇÃO E FORMAÇÃO TERRITORIAL DA CIDADE DE SANTA MARIA _____	93
2.1 CRONOLOGIA HISTÓRICA DA CIDADE DE SANTA MARIA _____	93
2.2 INFLUÊNCIA DA FERROVIA NA FORMAÇÃO DA CIDADE DE SANTA MARIA _____	114
2.2.1 Período de Emancipação de Santa Maria até a Encampação da Ferrovia (1858-1920) _____	114
2.3 EVOLUÇÃO URBANA _____	123
2.3.1 Histórico do Crescimento Urbano _____	123
2.3.2 Análise da Evolução Urbana de Santa Maria _____	142

Capítulo 3

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS DA CIDADE DE SANTA MARIA NO PERÍODO DE 1885-1920 _____	154
3.1 A PRODUÇÃO DA ARQUITETURA NO RIO GRANDE DO SUL _____	154
3.2 ARQUITETURA DE SANTA MARIA _____	162
3.3 ARQUITETURA DA COMPANHIA FERROVIÁRIA _____	173
3.3.1 Estações Ferroviárias _____	177
3.3.2 Arquitetura Residencial: Vila Belga _____	180
CONSIDERAÇÕES FINAIS _____	187
BIBLIOGRAFIA _____	193
ANEXOS _____	214

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA _____	i
AGRADECIMENTOS _____	iii
SUMÁRIO _____	iv
LISTA DE TABELAS _____	vi
LISTA DE FIGURAS _____	vii
LISTA DE ANEXOS _____	xi
GLOSSÁRIO _____	xii
RESUMO _____	xv
RESUMEN _____	xvi
ABSTRACT _____	xvii
RÉSUMÉ _____	xviii
INTRODUÇÃO _____	1

Capítulo 1

ANTECEDENTES HISTÓRICOS NO PROCESSO DE OCUPAÇÃO TERRITORIAL DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL _____	8
1.1 OCUPAÇÃO TERRITORIAL DO RIO GRANDE DO SUL _____	10
1.1.1 Jesuítica _____	11
1.1.2 Portuguesa _____	13
1.1.3 Ocupação Territorial a Partir do Período Imperial _____	22
1.2 PRINCIPAIS CORRENTES DE IMIGRAÇÃO _____	42
1.2.1 Açorianos _____	43
1.2.2 1.2.2 Alemães (1824) e Italianos (1875) _____	49
1.3 IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NO RIO GRANDE DO SUL _____	68
1.3.1 Influência da Implantação da Ferrovia no Rio Grande do Sul _____	83

AGRADECIMENTOS

Ao Doutor Arquiteto Juan Bassegoda i Nonell, pela orientação e dedicação recebida.

À Universidade Politécnica da Catalunha, Escola Técnica Superior de Arquitetura, Departamento de Composição Arquitetônica, pelo apoio recebido.

À Cátedra Gaudí, em especial a Encarna Bayona Hurtado, secretária, pela atenção e apoio recebido.

Ao órgão financiador do projeto, Ministério da Educação, Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES.

Ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Maria.

À Prefeitura Municipal de Santa Maria, pelo apoio e material concedido para a realização deste trabalho.

Ao Museu do Trem de São Leopoldo, pelo apoio e material concedido para a realização deste trabalho.

Ao Museu Gama D'Eça, pelo apoio e material concedido para a realização deste trabalho.

Aos professores do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Maria, pelo apoio.

À Professora Arquiteta Siomara Ribeiro Müller, pelo apoio e colaboração para a realização deste trabalho.

Ao Professor Doutor Arquiteto Andrey Rosenthal Schlee, pelo apoio e colaboração para a realização deste trabalho.

Ao Professor Arquiteto Luiz Gonzaga Binato de Almeida.

Aos acadêmicos Luciano Arrussul e Juliana W. Pereira, pelo apoio e colaboração.

Ao meu pai e minha mãe que me acompanharam em todos os momentos.

Aos meus irmãos, sobrinhas e demais familiares, pela ajuda, carinho e apoio.

A Maria Vicenta Agudé, Ramón Sopena, Anna Abelló, Mara José Castro e demais amigos que sempre estiveram comigo e muito me apoiaram.

Aos amigos que nunca me abandonaram.

A todos aqueles que, de diferentes maneiras, possibilitaram a realização deste trabalho.

Dedicatória

Aos meus pais Laci e Albery Lopes (homenagem póstuma)
dedico este trabalho.

A COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER
AU BRÉSIL E A CIDADE DE SANTA MARIA
NO RIO GRANDE DO SUL, BRASIL

por

Caryl Eduardo Jovanovich Lopes

Tese apresentada no Programa de Doutorado Arquitetura de
Gaudí do Departamento de Composição Arquitetônica,
da Universidade Politécnica da Catalunha (UPC),
como requisito parcial para a obtenção do grau de
Doutor Arquitecto

PDAG

Barcelona, Catalunha, Espanha

2002



UNIVERSIDADE POLITÉCNICA DA CATALUNHA

Tese de Doutorado

**A COMPAGNIE AUXILIAIRE DE CHEMINS DE FER
AU BRÉSIL E A CIDADE DE SANTA MARIA
NO RIO GRANDE DO SUL, BRASIL**

Caryl Eduardo Jovanovich Lopes

PDAG

Barcelona, Catalunya, Espanha

2002