

A FORMAÇÃO DE ROTEIRO TURÍSTICO-CULTURAL E A ESTRUTURA URBANA REGIONAL: ESTUDO DA SERRA GAÚCHA (RS)

Pedro de Alcântara Bittencourt César¹

Regina Maria Matos Vianna²

Elisa Helena Lorencet³

Maria Fernanda de Oliveira Nunes⁴

Universidade de Caxias do Sul – UCS

Resumo: Compreende-se a formação dos roteiros culturais da Serra Gaúcha relacionando com a estrutura elaborada na formação das colônias de migração europeia. Assim, adotando, como Método, uma lógica histórico-genética realiza-se um levantamento cartográfico das redes viárias no assentamento colonial dos municípios pioneiros dessa ocupação. Sabe-se que esses iniciaram no segundo quartel do século XIX auxiliando na formação das colônias de Caxias, Conde D’Eu e Dona Isabel (atual origem dos municípios de Caxias do Sul, Garibaldi e Bento Gonçalves), todos no nordeste do Rio Grande do Sul. Parte-se do pressuposto que esses são bases para os roteiros de turismo cultural. Desta maneira, tem-se como objetivo: apresentar elementos para compreender futuros Estudos Regionais; identificar novas formas de apropriação e; reconhecer as lógicas espaciais, baseado na teoria da localidade. Seu resultado possibilita diagnóstico posterior acerca dos recursos do turismo cultural, e sua estrutura regional.

Palavras-chave: Planejamento Regional; Rede Urbana e colonização; Turismo cultural, Serra Gaúcha.

Introdução

No presente trabalho, os roteiros turístico-culturais da Serra Gaúcha (RS) são analisados. Desta maneira, faz-se uma sobreposição sobre as rotas de assentamento da migração, mais especificamente nas áreas pioneiras de formação das antigas colônias de assentamento migratório. Sabe-se que nesta região o turismo e os aspectos culturais são baseados no processo de transposição de valores identitários europeu, mais especificamente do italiano.

¹ Arquiteto e urbanista, Doutor em Geografia (USP) e Prof. Adjunto do Programa de Mestrado em Turismo e do Centro de Artes e Arquitetura da Universidade de Caxias do Sul.

² Bacharel em Turismo e Especialista em Ecoturismo (UFPA), mestranda em turismo (PPGTur-UCS).

³ Acadêmica em Arquitetura e Urbanismo (UCS) e Pesquisadora de Iniciação Científica (FAPERGS).

⁴ Arquiteta e urbanista. Doutora em Engenharia (UFRGS) e Prof. Adjunto do Centro de Artes e Arquitetura da Universidade de Caxias do Sul.

Atribui-se muitos contextos na ocupação inicial da área nordeste do Rio Grande do Sul. Entre esses, dar-se destaque a formação de uma agricultura de gêneros alimentícios para o sudeste brasileiro, adotando um modelo de economia familiar em minifúndios. Nesta condição, inicia-se a ocupação de terras devolutas situada no interior deste Estado (na época Província de São Pedro).

Na sua colonização, uma longa faixa de terra no Nordeste da Província foi disponibilizada pelo Governo Imperial ao planejar três colônias agrícolas. Nesse modelo, todas tiveram uma área de controle administrativo local, denominado de Sede. Desta maneira, na lógica superestrutural de uma política imperial de colonização “organizada e estruturada para receber os imigrantes ou mesmo nacionais interessados na compra de lotes” (GIRON, NASCIMENTO, 2010) são estabelecidos fundamentos para a sua reprodução sócio-espacial. Essas Colônias, denominadas inicialmente de Conde d’Eu, (atual município de Garibaldi), Caxias (atual Caxias do Sul) e Dona Isabel (atual Bento Gonçalves), foram ocupadas essencialmente por italianos. Nelas, seus dados históricos, mapas da época e atuais possibilitam a compreensão de sua configuração regional e urbana, além de colaborar para o seu entendimento social, produtivo e cultural.

O entendimento desta ocupação torna-se necessária para os estudos em diversas áreas do conhecimento. Suas condições de implantação possibilitam pensar que foram modelos de planejamento regional definidos no século XIX. Sua reprodução espacial (físico e social) apresenta característica ímpar no país, com valores que permitem uma série de ações de planejamento turístico. Nesta pesquisa apresentada inicia-se estudo que possibilitam esses desenvolvimentos futuros.

Questão de Método

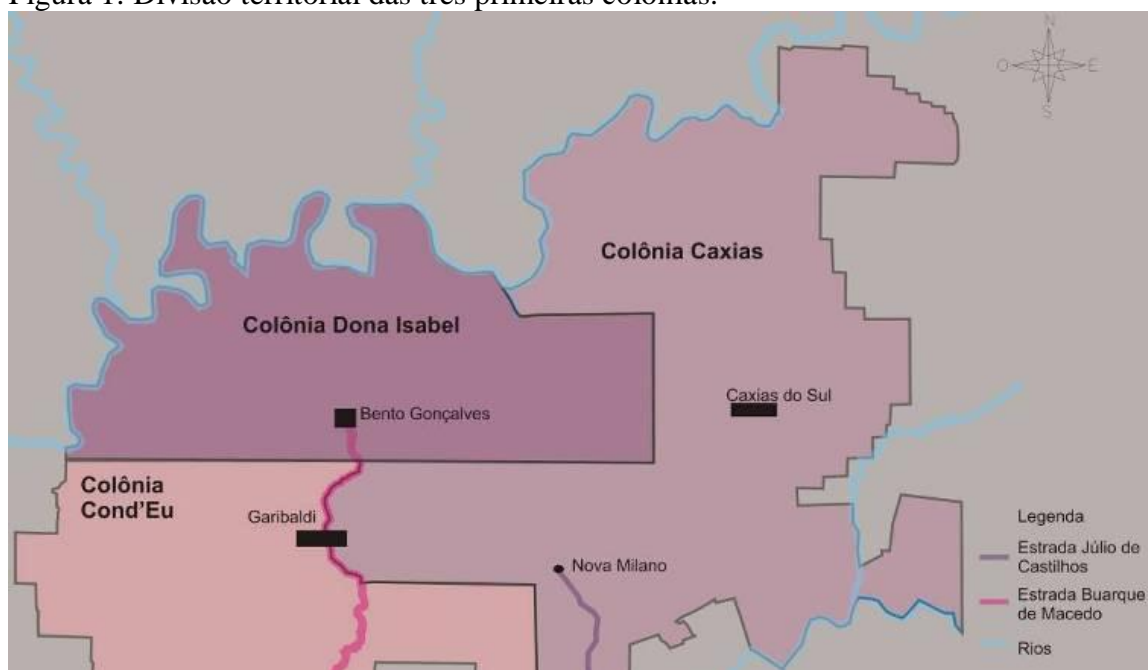
Adota-se o Método Histórico-genético. Desta maneira, realiza-se o estudo da Complexidade Vertical ou Histórica que propicia “à observação e à análise, a coexistência de formações de épocas e datas diferentes.” (LEFEBVRE, 1986, p. 166).

Trabalha-se com as inúmeras questões. A justaposição entre a modernidade e o arcaico, envolve um espaço determinado e desencadeia seu entendimento, justificando seus territórios e as suas redes em questão. Assim, pesquisam-se mapas e referenciais

bibliográficas, buscando compreender como foram elaboradas as estruturas de assentamento do imigrante e, principalmente, as rotas que possibilitam o intercâmbio intra e extrarregional. Concomitante, levantam-se os roteiros histórico-culturais existentes para visitação na região. A estas referências, somam-se as bibliografias existentes o material publicitário, principalmente, folders com informação turística.

Na pesquisa, foram estabelecidos como recortes os municípios pioneiros da migração na região, ou seja, Caxias do Sul, Garibaldi e Bento Gonçalves (Figura 1). Entretanto, seus limites não obedecem ao limite político-geográfico do município. Essa situação justifica-se pelo fato dos roteiros poderem transpassá-los. Quanto ao aspecto temporal, apresentam-se essa pesquisa as estruturas iniciais de assentamento, ou seja, a composição viária que possibilitou a vinda do colono e o estabelecimento inicial nos lotes. Nesses, foram estabelecidos os núcleos que deram origem a todo o processo de assentamento regional.

Figura 1: Divisão territorial das três primeiras colônias.



Fonte: adaptada de Gallo, 1976.

Tem-se como proposição que as estruturas turísticas representam uma atualização da materialidade dos antigos caminhos de penetração. Assim essa pesquisa tem como objetiva-se, realizar um levantamento das estruturas de assentamento urbano regional e

contrastar com as estruturas do turismo nos roteiros atuais. Esse reconhecimento favorece a estudos regionais posteriores, a identificação de novas formas de apropriação e o reconhecimento das lógicas espaciais, baseado na Teoria da Localidade (ABLAS, 1982).

Foram elaborados diversos croquis. Nesta identificação, de base cartográfica, pensa-se em algumas questões: Nos mapas, ou croquis diversos, foram consideradas a situação atual, de ocupação do solo, e outras condicionantes. A partir delas, foram localizadas as estrutura de formação de fluxos (viários ou hídricos), no período de assentamento e formação das urbes.

Estabelecem as transformações definidas por contrastes. Entretanto, adotam conceitos e teorias, sabendo que “nenhuma teoria está em concordância com todos os *fatos* de seu domínio, circunstância nem sempre imputável à teoria” (FEYERABEND, 1977, p.77). O contraste entre a Teoria das Ciências Regionais, do Planejamento Regional com área de conhecimento e as especificidades do Planejamento Turístico se faz em um arcabouço teórico complexo. Nele, a desarticulação justifica-se por seu caráter novo, de envolvimento de campos disciplinares que freqüentemente não estão articulados. Afinal, “a teoria está repleta de imperfeições. Pode, não obstante, ser trabalhada e aperfeiçoar-se” (FEYERABEND, 1977, p.288).

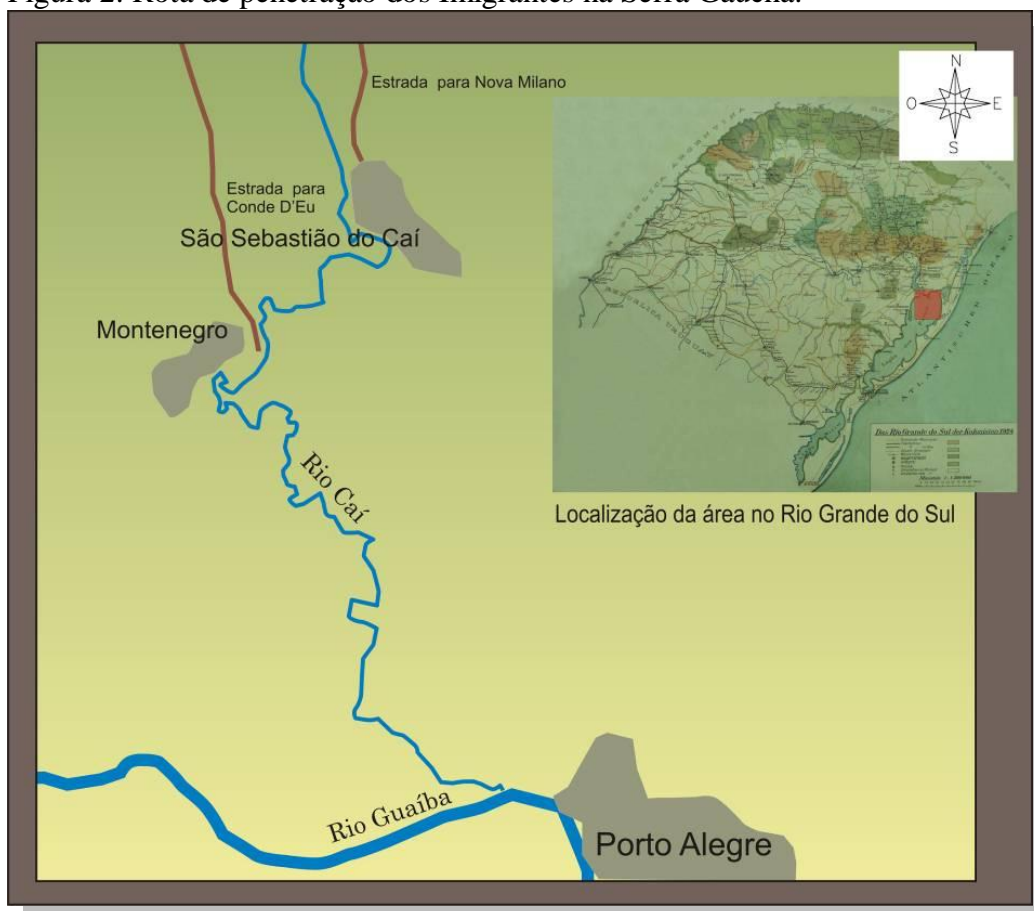
As condições de ocupação das colônias migratórias

Na metade do século XIX o governo do Império do Brasil ordena e define ações e políticas para a ocupação do Nordeste do Rio Grande do Sul. Assim, torna-se possível a vinda de diversos povos estrangeiros para a região. O interesse em novas condições de vida para muitos europeus comunga com o interesse geoeconômico do governo nacional.

Depois de uma longa viagem, desembarcam no continente americano, e especificamente na capital da província do Rio Grande do Sul, milhares de europeus. Esses imigrantes paravam na Ilha das Flores, no Rio de Janeiro; seguindo viagem para Porto Alegre. A capital do Rio Grande do Sul distancia de pouco mais de 100 quilometro da área a ser colonizada. Sua penetração no continente inicia-se por dois portos fluviais que possibilitavam a distribuição regional em Montenegro (RS) e em São Sebastião do Caí

(RS). Nessa condição, a partir desses locais elaboram as primeiras estruturas viárias à região nordeste da Província. Assim, liga-se Montenegro a Conde d'Eu, criando a estrada Buarque de Macedo, além da estrada Julio de Castilhos, de São Sebastião do Caí à Nova Milano, primeira Sede da colônia Caxias. Essas tornam-se as primeiras rotas de ligação terrestre à Serra Gaúcha (Figura 2).

Figura 2: Rota de penetração dos Imigrantes na Serra Gaúcha.



Fonte: César, 2012

Na região tem-se, em sua tipologia de assentamento inicial, o reconhecimento da propriedade privada e as transformações do uso do solo em propriedade familiar. Assim, com rara exceção, o imigrante é agente da privatização e do parcelamento do área rural e urbano, ocupando esses minifúndios e lotes.

A linha determinou a estrutura social e a unidade orgânica do povoado, os imigrantes organizaram sua vida religiosa e social conforme modelos dos vilarejos italianos que procediam. A dificuldade de comunicação entre linhas e os travessões fortalece essas pequenas comunidades, que se propagam por toda a região (MACHADO, 2001, p.48).

Essa situação contribui com as lógicas urbanas impostas pelos intendentess e pelas estruturas institucionais brasileiras de origem luso-gaúchas.

Ao planejar a colonização, os dirigentes imperiais já pensaram na criação do campo e da cidade. Toda Colônia deveria ter uma sede, que teria não apenas a função política de ser a moradia do diretor e dos funcionários imperiais, mas também função econômica, recebendo o comércio, e ainda a função religiosa, recebendo a Igreja e os sacerdotes (GIRON, NASCIMENTO, 2010, p.78.).

As colônias eram divididas em léguas, estas em linhas ou travessões que, por sua vez, dividiam-se em lotes. No planejamento territorial, pouca consideração teve a topografia. Exceções foram os Rios das Antas e Taquari. Entretanto, a topografia nem sempre permitia que o plano fosse seguido, dando prioridade para terrenos menos acidentados. A dimensão dos lotes que era destinada aos colonos era pequena e as famílias eram sempre numerosas, por isso desenvolveu-se o processo de migração interna que somente decresceu nas últimas décadas (FROSI, MIORANZA, 2009). Um exemplo disso são os atuais municípios de Monte Belo do Sul e Santa Teresa, antigos distritos de Bento Gonçalves.

A primeira Colônia a receber imigrantes foi Conde d'Eu que em 1871, já contava com oitenta lotes coloniais medidos. Porém, as grandes levas de colonos iniciaram em 1875. O ponto irradiador situava na primeira légua da colônia Caxias, no distrito de Nova Milano. Neste se estabelece o Barracão, que são referencias da estrutura do Governo Imperial para a distribuição de imigrantes; além de sementes e ferramentas. Esses locais foram às primeiras estruturas jurídico-administrativas e de técnicas da região.

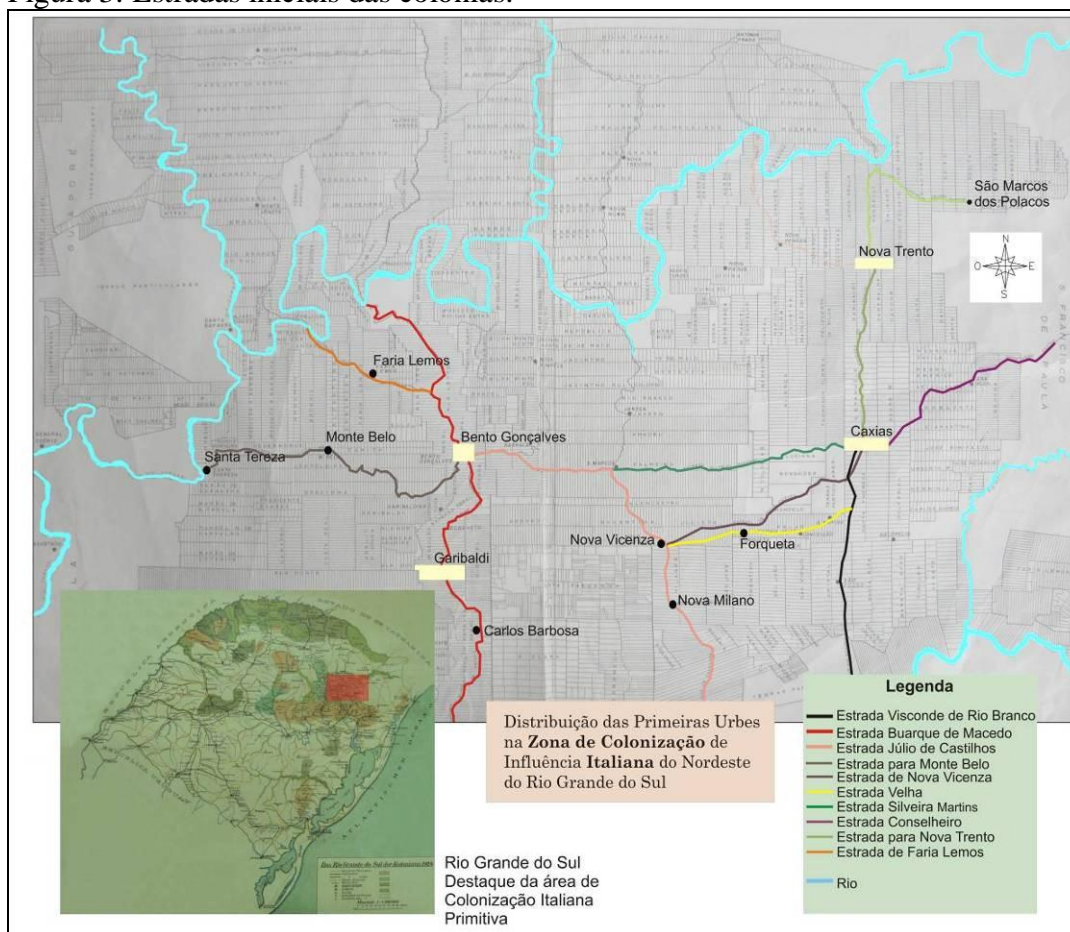
Caracterizam-se nos núcleos primitivos uma mata densa e o relevo acidentado. Por isso, as estradas da época chamadas de picadas, eram uma abertura inicial que se tinha. Naquela época as Sedes já possuíam ligações diretas entre si. Na configuração inicial de assentamento estabeleceu as estruturas viárias. Essas tinham como ponto irradiador a Sede Caxias (atual Caxias do Sul) e Dona Isabel (Bento Gonçalves). Na Colônia Caxias se estabelece uma destacada hierarquia urbana da região.

Os imigrantes ao chegarem a Nova Milano, podiam se deslocar para Dona Isabel pela estrada Júlio de Castilhos. Portanto, a rota principal de chegada dos imigrantes que se instalaram em Cond'Eu era pela estrada Buarque de Macedo, e para Dona Isabel havia os dois acessos. Em 1874, ocorreu abertura de uma picada na linha colonial Figueira de

Melo (hoje, Coronel Pilar), aumentando assim a possibilidade de aumento de novos imigrantes (Figura 3). Deste, utiliza-se como apoio ao colono desta área, como ponto de ligação inicial do principal caminho para a colônia Dona Isabel e a principal ligação entre a Sede da colônia e a Colônia Caxias (CDU, 1987).

Na formação da **Colônia Dona Isabel**, os primeiros imigrantes que chegavam nesta colônia concentravam-se numa clareira com topografia favorável. Nela, o comércio, a igreja e as primeiras residências desenvolveram-se: o entorno da atual Rua Marechal Deodoro, configurando como o atual centro da cidade de Bento Gonçalves. Seu núcleo (centro primitivo de Bento Gonçalves-RS) expande-se segundo as condições mais favoráveis do terreno, em direção leste e norte, sempre confinado ao platô intermediário.

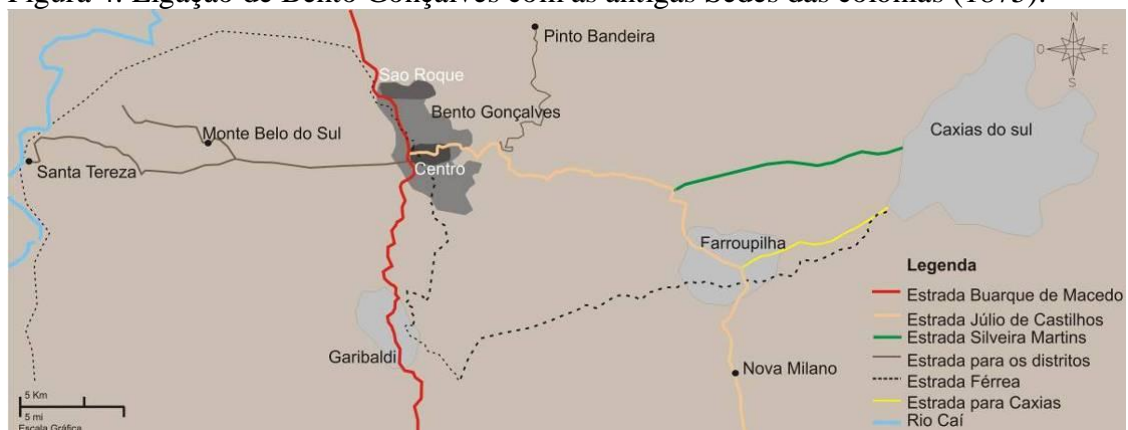
Figura 3: Estradas iniciais das colônias.



Fonte: adaptada de Gallo, 1976.

Em 1881, com a abertura da estrada Buarque de Macedo entre Bento Gonçalves e São João de Montenegro, houve uma expansão para o norte, estruturando linearmente o núcleo. Ao leste, a expansão realizava-se no entorno da estrada Julio de Castilhos, que ligava Farroupilha com a ligação do Barracão da Colônia Dona Isabel. Da estrada Julio de Castilhos, origina-se a estrada Silveira Martins, conhecida também como Linha Palmira, que foi a primeira estrada de ligação direta entre Bento Gonçalves e o núcleo de Caxias do Sul. A ligação ferroviária de Bento Gonçalves a Porto Alegre, em 1919, ocasionou uma expansão urbana nas encostas sul, criando um novo núcleo, quase que à parte, em função da viação férrea (CDU, 1987). Percebe-se, visualmente, a expansão ao norte, pela Buarque de Macedo, o distrito São Roque, e a leste, pela estrada Julio de Castilhos, e a linha Palmira (Figura 4).

Figura 4. Ligação de Bento Gonçalves com as antigas Sedes das colônias (1875).



Fonte: César, 2012

Outras referências da penetração colonial foram Santa Tereza, Monte Belo do Sul e Pinto Bandeira. Hoje, esses municípios são importantes produtores de uva. Sua localização afastada da Sede da colônia e sua aproximação com os rios da bacia do Taquari, os fazem importantes para o escoamento de produtos.

A Colônia Conde d'Eu foi a primeira a ser colonizada na Região da zona colonial italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul. Uma possível hipótese associa-se ao fato que Montenegro era o porto mais próximo de Porto Alegre, comparado a São Sebastião do Caí. Assim, os imigrantes abriam estradas para a colônia mais próxima desse lugar, que era Conde d'Eu. Ao longo do tempo, e com o desenvolvimento maior da Sede Caxias e por questões políticas, a colônia deixa de ser o principal destino dos

imigrantes. Criada em 1870, essa Colônia, transforma em freguesia de São Pedro de Conde d'Eu em 1884. Em 1917, chegou a Viação Férrea, concretizando um meio seguro de escoamento para a produção e de comunicação com a capital e outros lugares. (CLEMENTE; UNGARETI. 1993). “A dificuldade maior para o povoamento de Conde d'Eu era a falta de ligação com os outros núcleos habitados, pois as picadas abertas pelos encarregados da Comissão de Terras não resistiam muito tempo sem o serviço.” (CLEMENTE; UNGARETI, 1993, p.53) Dos distritos de Daltro Filho e Coronel Pilar, que ficam a Oeste, ocorrem a maior parte do escoamento de produtos da colônia, feito pelo rio Taquari.

A estrada para Santa Tereza, distrito de Dona Isabel na época de colonização, também foi muito importante, pois havia pouca infraestrutura viária e o melhor caminho era por meio fluvial. Esta se encontra próxima ao Rio Taquari, considerada um verdadeiro porto natural. Os núcleos primitivos de Conde d'Eu formavam como um tabuleiro de xadrez. Entretanto, com o tempo, esses aspectos espaciais são alterados. Garibaldi, tem um traçado regular apesar de situar um terreno muito acidentado. Duas vias oriundas do núcleo primitivo: a estrada para Santa Tereza reforça a importância do porto e a Buarque de Macedo estruturando linearmente o espaço urbano (Figura 5). A cidade e o município se reproduzem espacialmente por esses eixos viários, reforçando a importância na estrutura e desenvolvimento da cidade ao longo do tempo.

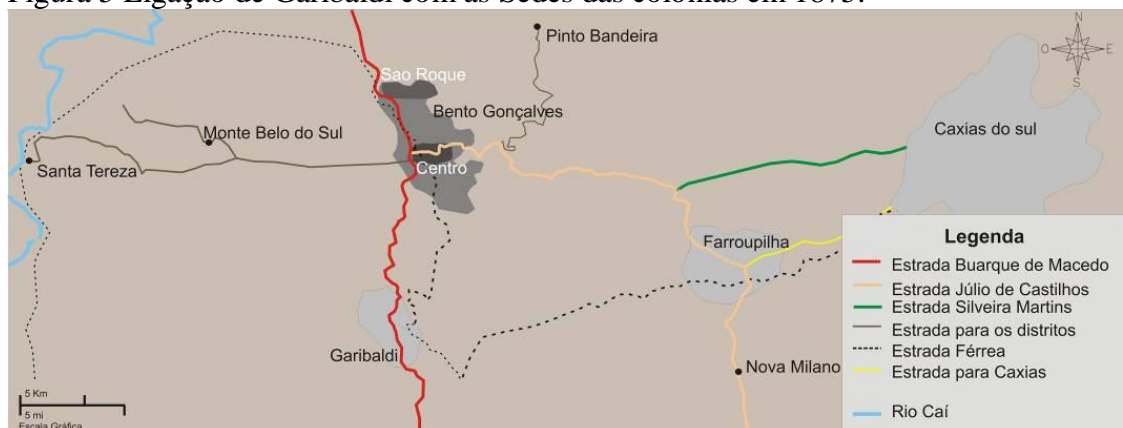
Nesse miolo, poucas as ruas mantiveram-se em sua linha. Aos poucos, a zona urbana foi crescendo para Leste, em direção à estrada Buarque de Macedo, depois até o leito da estrada de ferro, e ainda depois até a rodovia RS 470. Porém, a Oeste, a cidade ainda continua nos limites estabelecidos no projeto original’ (GIRON; NASCIMENTO; 2010, p.82).

A falta de crescimento para oeste é explicado com a chegada da estrada férrea, que altera a lógica do processo de escoamento de produtos; assim as mercadorias iam direto para Porto Alegre.

Percebe-se que além da Buarque de Macedo desenvolve-se outra estrada importante para o desenvolvimento do município (Figura 5). Essa inicia na área central e desemboca na rodovia que margeia com o Rio Taquari, tendo ligação com os distritos de Daltro Filho e Coronel Pilar. Essa, denominada de estrada para o Rio Taquari, assume importância para época, pois como já mencionado, era um caminho de

escoamento de produtos. Outro acesso importante ligava a Colônia Santa Maria da Soledade do Forromeco, atual estrada para São Vendelino, que define o limite da expansão da cidade a Leste.

Figura 5 Ligação de Garibaldi com as Sedes das colônias em 1875.



Fonte: César, 2012

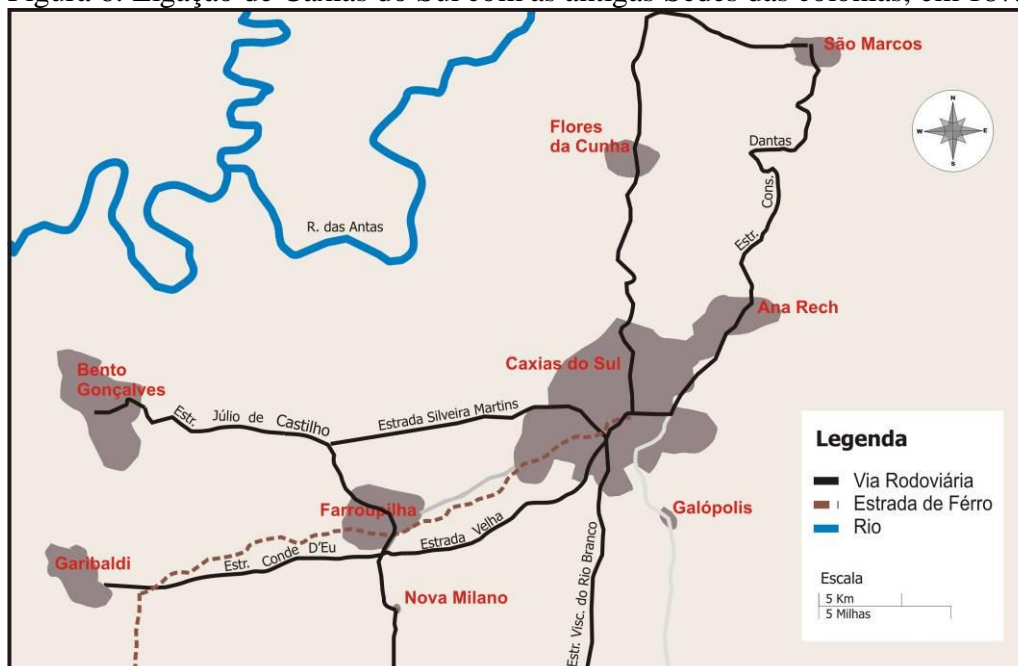
Inicialmente, o ponto de referência urbano-administrativa da Colônia Caxias foi Nova Milano. Portal de entrada dos imigrantes. Com o tempo, por razões geográficas e influência econômica, foi transferida as suas funções passando para um lugar na quinta légua, adotando o nome de Campo dos Bugres. A área era de terreno acessível; ali se implanta um projeto com uma malha rigorosa. Este local, hoje, configura como o centro da cidade de Caxias do Sul. A Colônia Caxias “não era quadrada como Conde d’Eu, nem retangular como Dona Isabel, mas sim expandida a leste, depois subindo para o norte, como a forma de um J” (GIRON; NASCIMENTO; 2010). Foram esses limites que marcaram a expansão da Colônia ao longo do tempo. No assentamento inicial configura a localidade denominado de Sede Dante.

Como afirma Adami, “foi pelos fins de 1875 que o presidente da Província atendeu às ponderações de Luiz Antônio Feijó Júnior, no sentido de que a Sede da Colônia fosse transferida de Nova Milano para o centro da grande floresta a ser colonizada [...]. Luiz Antonio Feijó Júnior era proprietário de uma sesmaria que ficou limítrofe com a área da nova sede da colônia [...] Luiz Antonio Feijó Júnior também loteou uma sesmaria, tornando-se um dos homens mais ricos da Colônia Caxias”(GIRON; NASCIMENTO, 2010, p.122-3). Assim, Luiz Antonio Feijó Júnior é considerado o primeiro beneficiário

da lógica urbano-imobiliária de Caxias do Sul e o maior incentivador para a troca de terreno da sede da colônia. Com isso, as formas de ligação com a Colônia Caxias assumem outra lógica. Sabe-se que, na demarcação da Colônia, a terceira légua torna-se o ponto de penetração de Caxias. Nela, a estrada Visconde do Rio Branco passa a ser o contato com a capital da província, situação que favorece o francês Henri Frederich Benet, residente nesta, a criar comércio de secos e molhados e, posteriormente, uma pousada. Outro fato que altera a formação deste vínculo espacial é a formação do Lanifício Rossi, e, posteriormente, do bairro Galópolis, na quarta légua. Era um agrupamento formado por antigos operários da região de Schio. O local, facilita uma aproximação com a saída da localidade para Porto Alegre.

A Colônia Caxias possuía uma estrutura radiadora de acessos. Essa formação foi ocasionada com a mudança da Sede. Em 1877, existe um incentivo para se povoar a oitava légua, que se limitava com São Francisco de Paula. Esse incentivo era para a conservação e segurança da futura estrada que ligaria a Sede da Colônia ao município vizinho, São Francisco de Paula. Essa estrada veio a se chamar Estrada Conselheiro Dantas (ver figura 6). O povoado que se formou, chamado Ana Rech, é referência à primeira casa de secos e molhados do local, que abastecia os tropeiros antes da chegada à Sede da Colônia. Para o crescimento do povoado, foi de grande importância a estrada que ligava Caxias a São Marcos, concluída em 1918, tirando-o do isolamento.

Figura 6: Ligação de Caxias do Sul com as antigas Sedes das colônias, em 1875.



Fonte: César, 2012

Em 1884, a Colônia Caxias deixa essa condição e passa a ser parte do município de São Sebastião do Caí. Com isso, a ex-colônia foi dividida em três Sedes: Dante, Nova Trento e Nova Milano. De São Sebastião do Caí ao Campo dos Bugres, a principal estrada de ligação, Visconde do Rio Branco, tinha seu portal de entrada no atual bairro Rio Branco e ligava até a segunda Sede, que era Nova Trento, atual Flores da Cunha. A terceira Sede, Nova Milano, é importante por ser o marco da imigração das três colônias. Em 1910, com a construção da estrada ferroviária de Porto Alegre a Caxias do Sul, muda o quadro econômico dos municípios, sendo Caxias a mais privilegiada entre os municípios serranos. Distritos como Nova Trento e São Marcos ficam à margem do crescimento econômico. Porém outra como Farroupilha se fortalece. “Em poucos anos, a localização de Caxias revelou-se privilegiada por ficar a meio caminho entre as ex-colônias alemãs e as colônias Italianas novas” GIRON; NASCIMENTO;2010, p.27).

Procedimentos de ocupação regional

Entendeu-se que os núcleos principais de cada colônia foram planejados pelo Governo do Império, seguindo sempre traçado xadrez no projeto. Quando chegavam, já eram destinadas as Sedes das colônias onde o traçado já estava projetado. Porém, como

observado, a região das três colônias possui uma topografia acidentada, mas isto não foi obstáculo para os italianos que conviviam com paisagens similares em sua terra natal. Assim, adaptaram um plano rígido em um relevo descontínuo.

Outro aspecto importante do assentamento nas colônias é que havia muitas terras disponíveis e o Governo dava subsídios para que fossem trabalhadas. Como grande parte das famílias era numerosa, os filhos casavam-se e buscavam novas terras. Assim, inicia-se o processo de migração interna, aonde o colono chegava instalando-se, formando aglomerados que obedeciam a questões geográficas, como encontro de picadas e proximidades com rios; outra questão era a econômica, que considera a diversidade de interesses e atividades. Era sempre construída uma capela ou igreja e devia haver a presença de sacerdotes. Para eles era muito importante ter afinidade com os grupos, e sempre que possível provinham da mesma região da Itália, e isso estimulava um “orgulho regional, provincial e mesmo municipal italiano” (FROSI; MIORANZA; 2009, p.35).

Por falta de infraestrutura e da migração dos habitantes para lugares em constante progresso, poucos desses povoados cresceram, permanecendo com a mesma estrutura até os dias de hoje. Esse tipo de povoado é também encontrado na Itália, portanto, os imigrantes trazem essa cultura de ocupação territorial. Esse povoado geralmente tinha a estrutura linear que “se caracterizava por apresentar o casario construído ao longo de uma via.

Figura 7: Esquema de um povoado linear.



Fonte: Giron; Nascimento; 2010.

Pode-se encontrar esse tipo de ocupação nas três colônias. Em Caxias do Sul, o bairro Ana Rech foi um típico povoado linear, servindo de passagem para tropeiros. Em Bento Gonçalves, o chamado Caminho das Pedras também se caracteriza pela tipologia e era caminho dos imigrantes de Nova Milano até Bento Gonçalves. Na cidade de Garibaldi, os núcleos Coronel Pilar e Daltro Filho, determinados como passagens para o Rio Caí, possuía desenho linear. Desta maneira, conclui-se que esse tipo de ocupação é estratégico, como um importante ponto de passagem e segurança para as cidades.

Esses tipos de ocupações são consequentes do fato do imigrante ser o agente da privatização e do parcelamento do espaço social produzido, exceto onde já existia um plano a ser seguido, que era alterado apenas pela topografia. Nota-se sempre, que por trás de um plano regrado existe uma estrada seguindo o relevo; portanto, as primeiras estradas importantes para a chegada a um determinado local são percebidas até hoje, por seu traçado diferenciado. Este traçado é percebido em Bento Gonçalves e Garibaldi, pela estrada Buarque de Macedo, e em Caxias, pela antiga Estrada Visconde do Rio Branco.

O fato pelo qual ocorreram as corrente migratórias foi o surgimento de uma sociedade camponesa ou colonos nos moldes italianos (FROSI; MIORANZA; 2009). Entretanto, à medida que a indústria e o comércio se ampliam, as tradições italianas cedem à

aculturação. As migrações internas se reduzem e cresce o deslocamento de agricultores para a indústria; assim, os centros polarizadores determinam o êxodo rural e, muitas vezes, o abandono da agricultura. Para Herédia (1997) existem quatro ciclos econômicos na história das colônias. A primeira fase foi motivada pela colonização, onde a pequena propriedade era estimulada. O segundo ciclo é marcado pelo fortalecimento do comércio e o surgimento da pequena indústria. Em um terceiro momento caracterizou-se pela saída da população do campo e, em quarto, pela presença da grande indústria, a qual instigava o homem do campo a deixar suas propriedades e seguir rumo às cidades.

Nas colônias, se povoaram basicamente com as mesmas diretrizes, porém, Caxias assumiu um destaque entre elas, tornando-se o centro principal da região. A atividade comercial da colônia determina rapidamente sua centralização. Como mentora desta estrutura, a Associação Comercial de Caxias, criada em 1901, se posiciona como interlocutora regional das relações comerciais dos excedentes de produção dos minifúndios. A autoridade local, no processo de formação da Colônia, era a Direção da Comissão de Terra e Colonização. Esses locavam nos barracões, sendo muitas vezes uma triagem local, que funcionava como primeira referência administrativa local.

Uma questão que chama atenção é que a colônia Conde d'Eu foi a primeira a iniciar um processo de colonização. Entretanto, gradativamente, seu papel de centralidade foi sendo substituído por Caxias do Sul. Isso levanta vários questionamentos, que podem ser por influência política ou por baixa infraestrutura da estrada na época, favorecendo Caxias.

A Colônia Caxias, desde quando possuía Sede em Nova Milano, tinha ligação direta com Dona Isabel. Mais tarde, a nova Sede possuía ligação direta pela linha Palmira. Isso pode ser justificado pelo fato da Colônia Caxias, por razões políticas, ter-se tornado a o pólo distribuidor de imigrantes as colônias e assim distribuir para Dona Isabel um número maior de migrantes do que para a colônia Conde d'Eu. Essa diferença pode ser explicada pelo fato de ser um caminho para as colônias além do Rio das Antas. Observa-se que, provavelmente, Caxias do Sul e Bento Gonçalves tiveram um desenvolvimento mais rápido por suas ligações entre outras questões territoriais.

As cidades estão articuladas entre si, seja econômica, cultural, ou politicamente. A rede urbana pode ser analisada em diversas escalas, como entende Bruna (1983). Essas

podem ser de pequenos centros quase sem centralidade, que somente influenciam o território do município e para o qual servem de Sede, até grandes metrópoles. Ao longo da rede urbana distribuem-se núcleos urbanos com tamanhos e centralidades muito variadas.

Como afirma Bruna (1983), havendo a presença de pelo menos um centro polarizador, já é condição suficiente para a formação de uma região. Assim, deve-se reconhecê-la e não inventá-la. Diante de todo o diagnóstico feito nesta pesquisa, volta-se a observar a estrutura inicial das cidades, como Caxias do Sul. Nota-se que Bento Gonçalves e Garibaldi mantinham uma ligação direta com a mesma. É interessante observar que Caxias do Sul age como um centro distribuidor de estradas.

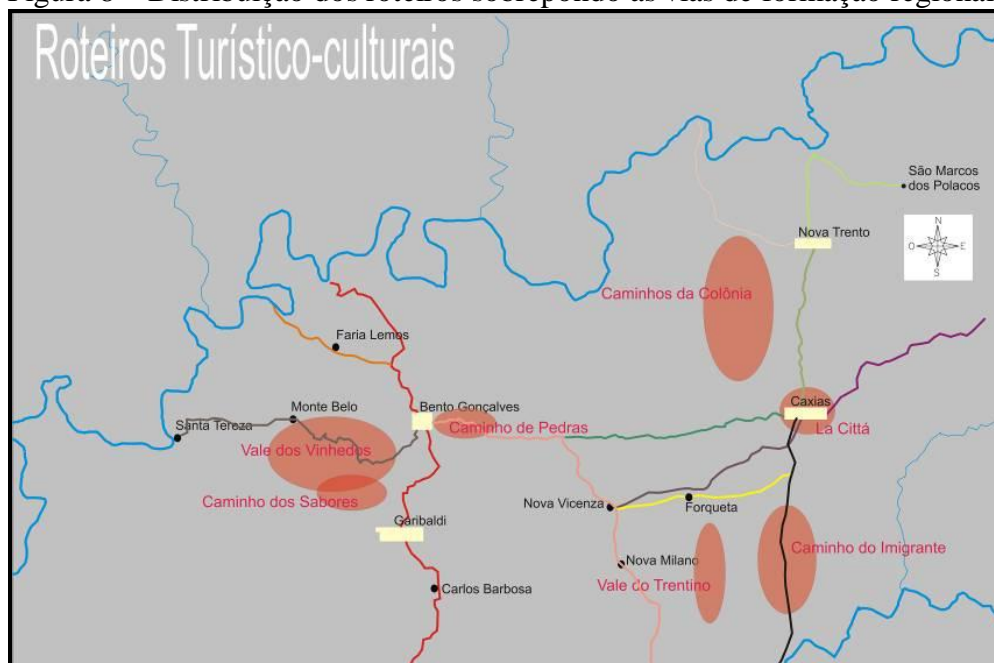
As estradas iniciais que dão acesso a Farroupilha, pelo fato de Nova Milano ser a primeira Sede da chegada dos imigrantes, hoje são menos utilizadas. São caminhos sinuosos e com falta de infraestrutura de qualidade.

Os roteiros da Serra Gaúcha

O turismo da Serra Gaúcha tem dois recursos referenciais. A cultura da imigração italiana e o cultivo da uva e indústria vinícola que referencia a identidade e desenvolve valor de atratividade na região. Assim, elabora o apelo turístico com esses valores de identidade local.

Identifica-se, inicialmente, a existência dos seguintes roteiros culturais: Caminhos de Pedra, Vale dos Vinhedos, Caminhos da Colônia e Estrada do Imigrante (BRAMBATTI, 2005). O Caminho de Pedras localiza-se nas comunidades e linhas de São Pedro, Palmeiro e Santo Antônio; o Vale dos Vinhedos, na Leopoldina, oito da Graciema, Graciema, Seis da Leopoldina, Quarenta da Leopoldina, ambos em Bento Gonçalves; o Caminho da Colônia em Otávio Rocha, em Flores da Cunha e na linha quarenta e Travessão Thompson em Caxias do Sul e; a Estrada do Imigrante nos travessão Cristal e Santa Rita em Caxias do Sul. São esses os primeiro Roteiros consolidados na área de estudo. Soma-se a esses os roteiros urbanos *La Città*, e o do vale Trentino em Caxias do Sul e a Estrada dos Sabores em Garibaldi. Desconsidera-se nesta pesquisa roteiros ainda em implantação e com apelos a prática de esportes na natureza e a visualização de paisagem natural, como os de Criúva, em Caxias do Sul.

Figura 8 – Distribuição dos roteiros sobrepondo as vias de formação regional



Fonte: César, 2012

Observam-se, por uma sobreposição dos **roteiros turísticos** com as **estradas** em análise que os valores engendrados na formação histórico-urbano-regional estão presentes quando esses se referem a uma base histórica contextualizada. Assim, três roteiros estão diretamente definidos com os traçados primitivos. Desses, a Estrada do Imigrante e o Caminhos de Pedras fazem referências a distribuição espacial de outrora. O primeiro define, como diz seu próprio nome, essa condição de temporalidade memorial. Entretanto, a primeira estrada, não se trataria dessa.

A primeira via de penetração a Colônia Caxias situaria a uma ligação entre a localidade de Nova Milano e a algo próximo do centro atual de Caxias do Sul. Essa situa ao lado do roteiro do Vale Trentino, embora não há qualquer referência a esta via primária, no material turístico ou mesmo para outros fins. Observa-se que as referências, ditas históricas são mais elaborações memoriais e de posicionamento comercial do produto turístico, que interlocutora do processo de assentamento regional.

Considerações finais

No estudo dos roteiros históricos culturais tem-se a ideia que facilmente será comprovado a relação histórico-cultural entre as vias de penetração e o produto

turístico. Entretanto, o produto turístico, que poderiam estar consolidando estruturas, típicas de uma região que se elabora por essas bases, não o faz.

Um roteiro pode representar todo um valor de identidade e memória. Esses caminhos de visita turística são justificados por oportunidades, presente mais na associação de empreendedores do que justificados na herança, ou como define o professor Milton Santos, cicatrizes da produção espacial, que remete ao passado. Um desdobramento mais complexo do produto turístico deve ser elaborado como consolidação dos roteiros cultural por uma definição de novas bases físico-territorial.

Nota-se que os roteiros atuais existentes apresentam curtas existências, quando refletimos como Produtos em um Ciclo de Vida do Produto. A cada novo momento, elabora-se políticas de revitalização e novos posicionamentos no mercado para essas áreas de visita. Exceção justificada no apelo comercial do turismo com base na viticultura e seus roteiros como produto, como é o exemplo do Vale dos Vinhedos. Um compromisso histórico-territorial pode estabelecer uma base com novos valores e longevidade ao produto.

Referências

ABLAS, Luis Augusto de Queiroz. **A teoria do lugar central:** bases teóricas e evidências empíricas. Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo, São Paulo: 1982.

BRAMBATTI, Luiz Ernesto. **Racionalização, cultura e turismo em meio rural na Serra Gaúcha.** Tese de doutorado. Departamento de Sociologia IFCH-UFRGS, Porto Alegre, 2005.

BRUNA, Gilda Collet, **Rede Urbana e Polarização.** São Paulo. Edusp, 1983.

CDU, Secretaria Executiva. **Relatório de Análise e Diagnóstico da cidade de Bento Gonçalves.** Conselho Estadual de desenvolvimento urbano: Porto Alegre, 1987.

CLEMENTE, Elvo; UNGARETTI, Maura. **História de Garibaldi.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 1993.

FEYERABEND, Paul. **Contra o método:** esboço de uma teoria anárquica da teoria do conhecimento. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1997.

FROSI, Viltalina Maria. MIORANZA, Ciro. **Imigração Italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul.** Caxias do Sul: EDUCS, 2009.

GALLO, Alberto. **Colonizzazione agricola e industrializzazione nel Brasile meridionale, Rio Grande do Sul:** la regione di Caxias. Carte storiche, 1893-1925. Firenze: Cultura Cooperativa, 1976.

GIRON, Slomp Loraine, NASCIMENTO do R. F Roberto. **Caxias Centenária.** Caxias do Sul: EDUCS, 2010.

HERÉDIA, Vania Beatriz. **Processos De Industrialização da Zona Colonial Italiana.** Caxias do Sul: EDUCS, 1997.

SOUZA, de Ferraz Célia. **Contrastes Regionais e Formações Urbanas.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2000.

WEIMER, Günter. **Origem e Evolução das Cidades Rio-Grandenses.** Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2004.