



Revista Brasileira de Pesquisa em  
Turismo

E-ISSN: 1982-6125

edrbtur@gmail.com

Associação Nacional de Pesquisa e Pós-  
Graduação em Turismo  
Brasil

de Alcântara Bittencourt César, Pedro  
Roteiros turístico-culturais na Serra Gaúcha (RS-Brasil): escolha e formação dos  
percursos e seu apelo histórico memorial  
Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, vol. 10, núm. 3, septiembre-diciembre, 2016,  
pp. 416-434  
Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo  
São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=504154162002>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

## Roteiros turístico-culturais na Serra Gaúcha (RS-Brasil): escolha e formação dos percursos e seu apelo histórico memorial

Cultural tourism itineraries in Serra Gaúcha (RS-Brazil): Selection and formation of the routes and their memorial historical appeal

Itinerarios de turismo cultural en Serra Gaucha (RS-Brasil): Selección y formación de las rutas y su atractivo histórico monumento

Pedro de Alcântara Bittencourt César<sup>1</sup>

**Resumo:** No estudo da estrutura viária de assentamento colonial da Serra Gaúcha analisa-se a relação da mesma como formadora dos roteiros de turismo cultural. Região estabelecida por ostensivo processo de migração europeia que apresenta no seu assentamento possibilidades históricas e econômicas definidas por suas redes viárias. Assim, tais roteiros são justificados com elementos memoriais das colônias de migração. Nesta pesquisa, adota-se, como método, uma lógica histórico-genética onde realiza-se um levantamento cartográfico dessas redes no assentamento colonial nas pioneiras localidades de ocupação. Sabe-se que o apoderamento ocorreu no segundo quartel do século XIX auxiliando na formação das colônias de Caxias, Conde D'Eu e Dona Isabel (núcleos originários dos municípios de Caxias do Sul, Garibaldi e Bento Gonçalves), todos localizados no nordeste do Rio Grande do Sul. O reconhecimento favorece estudos regionais, a identificação de novas formas de apropriação e a autenticação das 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.

**Abstract:** In the study of road structure of colonial settlement of Serra Gaúcha it is analyzed their relationship as a former of cultural tourism itineraries. The region established by ostensible European migration process presents in its settlement historical and economical possibilities defined by their road connects. Therefore, these routes are justified with memorial elements of migration colonies. In this research, it is adopted as method, a historical-genetical logic. It is performed a mapping of road networks on the colonial settlement in pioneering cities of occupation. It is known that these started on the second quarter of the nineteenth century assisting in the formation of colonies of Caxias, Conde d'Eu and Dona Isabel (cores that originate the municipalities of Caxias do Sul, Garibaldi and Bento Gonçalves), all in northeastern Rio Grande do Sul. This recognition promotes regional studies, the identification of new forms of appropriation and the recognition of spatial logic, based on the theory of location. Their result enables further diagnosis about the cultural tourism resources and its regional structure.

**Keywords:** Regional Planning. Urban Network and colonization. Cultural tourism. Serra Gaúcha.

<sup>1</sup> Universidade de Caxias do Sul (UCS). Caxias do Sul, RS, Brasil.

**Resumen:** En el estudio de la estructura vial de asentamiento colonial de la Serra Gaucha, la análisis se centra en la relación de la misma como el desarrollador de itinerarios de turismo cultural. Región establecida por ostensible proceso de migración europea que tiene en su asentamiento, posibilidades históricas y económicas definidas por sus redes de carreteras. Por lo tanto, estas rutas se justifican con elementos de memoria de las colonias de migración. En esta investigación, se adoptó como un método, una lógica histórica-genética en el que habrá un estudio cartográfico de estas redes en el asentamiento colonial en los primeros lugares de ocupación. Se sabe que la incautación se produjo en el segundo cuarto del siglo XIX, contribuyendo en la formación de las colonias de Caxias, Conde d'Eu y Doña Isabel (núcleos procedentes de los municipios de Caxias do Sul, Garibaldi y Bento Gonçalves), todos ubicados en noreste del Rio Grande do Sul. El reconocimiento favorece los estudios regionales, la identificación de nuevas formas de propiedad y la autenticación de la lógica espacial, basados en la teoría de la localización. Su resultado proporciona un diagnóstico más profundo sobre los recursos turísticos culturales y su estructura regional.

**Palabras clave:** Ordenación del Territorio. La red y la colonización urbana. El turismo cultural. Serra Gaucha.

## 1 INTRODUÇÃO

Nos roteiros turístico-culturais da Serra Gaúcha nota-se uma acentuada associação com os valores memoriais do processo de assentamento do imigrante, predominantemente italiano. Esta condição, comumente é observada no imaginário dos seus moradores atuais, que muitas vezes preferem reforçar as raízes dos seus antepassados. O presente trabalho analisa, por meio de representações gráficas e observações, as trilhas turísticas na região, a partir da sobreposição dos caminhos e rotas dos migrantes utilizados na sua distribuição e assentamento conforme antigas colônias, bem como no início da formação de cidades no nordeste do Rio Grande do Sul, no sul do Brasil.

Há décadas, a região tem como referencial turístico, o cultural. A atividade utiliza como recurso o processo de transposição de valores identitários europeus, associando-os a cultura da península itálica, através da gastronomia, arquitetura, entre outras características do cotidiano local. Ocorre também, o reconhecimento das antigas estradas vicinais que justificam a ocupação das áreas, definindo um eixo de formação sociocultural distribuído em inúmeras comunidades agrícolas interligadas e definidas pelos mesmos. As vias deram, e dão, suporte a uma agricultura de gêneros alimentícios que tem como premissa a adoção de um modelo de economia familiar de minifúndios. Condição iniciada no final do século XIX, com a ocupação de terras devolutas situadas em áreas do interior deste Estado (na época da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul).

Na colonização, uma longa faixa de terra no Nordeste da Província foi utilizada pelo Governo Imperial para planejar áreas de produção agrícolas. Com isso, formaram-se colônias de imigrantes que tinham como referência de controle administrativo territorial suas respectivas sedes. Determinam-se as lógicas superestruturais relacionadas a uma política imperial de formação “organizada e estruturada para receber os imigrantes, ou mesmo nacionais, interessados na compra de lotes” (Giron, Nascimento, 2010, p. 30) com o intuito de estabelecer as bases para a reprodução socioespacial da região. Criam-se, inicialmente, as Colônias de Conde d'Eu, Caxias e Dona Isabel (atuais municípios de Garibaldi, Caxias do Sul e Bento Gonçalves). Acerca delas encontra-se hoje farto material com dados históricos, mapas da época e atuais, que possibilitam a compreensão da

implantação territorial regional. Os mesmos agregam valores que justificam e induzem certos panoramas de sua produção social, econômica e cultural, entre aspectos peculiares e específicos.

Assim, “a atividade de vitivinicultura teve grande importância para a fixação da cultura italiana no Sul do Brasil e principalmente, para o desenvolvimento econômico da região da Serra Gaúcha” (Losso, Pereira, 2012, p.185). O entendimento desta ocupação torna-se necessário para estudos em diversas áreas do conhecimento. Sua formação possibilita pensar que foram modelos de uma iniciativa pioneira de planejamento em âmbito regional no país. Definidos no século XIX por agentes imperiais, muitas vezes distantes da realidade local, sua reprodução espacial (físico e social) apresentam características ímpares, com valores que permitem uma série de ações de planejamento físico, territorial e turístico.

Neste panorama, toda esta estrutura complexa regional possibilitou a fixação planejada de levas de imigrantes entre os séculos XIX e XX. Atualmente, a região ao tornar referência na prática do enoturismo no Brasil elabora roteiros considerando a existência de antigos caminhos associados a memória. Desta maneira, tem na pesquisa o objetivo de analisar se este apelo memorial (Halbwachs, 2001), condiz com o legado das transformações urbanas regionais, e como esses são resultantes e resultados destas condições memoriais. A definição do estudo com o recorte na Serra Gaúcha se faz por características ímpares relacionadas a iniciativas pioneiras da formação desta atividade turística. Espera-se assim, ao levantar e estudar os caminhos primitivos de penetração e assentamento sócio-demográfico retratar sua condição na possibilidade para a roteirização turística. Sabe-se que estas, muitas vezes, quando tornaram rodovias estruturantes, tenderam a alterar, retificando seus traçados e deixando as vias primitivas ligações como ligações secundárias com forte apelo memorial. Desta maneira, fundamentado em uma análise estabelecida por aproximação às áreas da Geografia Humana e da História Urbana na expectativa de compreender os processos de Planejamento turísticos e suas relações com legados das regiões culturais estabelecidas e seu aporte como redes urbanas. Assim aporta-se a pesquisa na formação teórica acerca do seu processo evolutivo da região, embora distancie de conceitos tradicionais da História e aproxima de uma ontologia relacionada a uma dimensão espacial (Sposito, 2004).

## 2 QUESTÃO DE MÉTODO

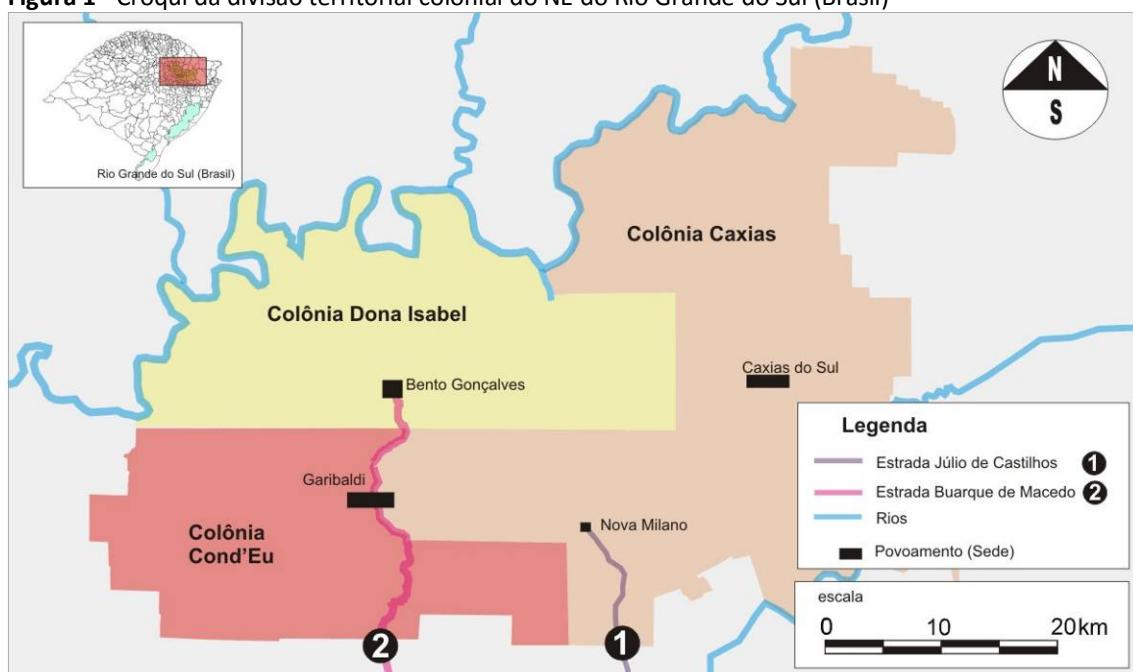
As estradas das Colônias Agrícolas da Serra Gaúcha são o objeto de estudo desta pesquisa. Analisadas como recursos para a formação do atrativo turístico, sabe-se que muitos dos roteiros retratam estas vias como referenciais históricos do período da colonização na região, e entre as localidades. Pensa-se: estes trajetos refletem um contexto histórico-memorial-territorial, ou essas são formações idealizadas para o turismo?

Compreendem-se os recortes territoriais observados por uma abordagem com certos valores que aproxima-se do método histórico-genético (Lefebvre, 1986). Desta maneira, realiza-se o estudo de alguns fatores relacionados à Complexidade Vertical ou Histórica que propicia “a observação e a análise, a coexistência de formações de épocas e datas diferentes.” (Lefébvre, 1986, p. 166). Entretanto, sua realização jamais extinguirá outras possibilidades de pesquisa. Na pesquisa, trabalha-se com suporte na formação geográfica regional (Lencioni, 2003), na memória (Choay, 2011) e na produção social do espaço (Lefébvre, 2004). Desse modo, a justaposição entre a modernidade e o arcaico, ao envolver configurações epistemológicas restritas, desencadeia a busca de seu entendimento, justificando seus territórios, parte das redes em questão, e nela a apropriação turística.

O processo de assentamento na Serra Gaúcha realiza-se por intermédio de uma série de diretrizes definidas por cartografia, e outras representações elaboradas anteriormente a ocupação do imigrante. Esses documentos são explícitos nos planos de ocupação. Assim, na análise de mapas e referenciais bibliográficos acerca desses processos, busca-se compreender como foram elaboradas as estruturas de assentamento e como as rotas possibilitaram o intercâmbio intra e extraregional.

Destaca-se hoje a região como importante destino indutor do turismo nacional (Brasil, 2006; 2007). Com forte invocação na prática do enoturismo, nela encontram-se diversos roteiros de visitação com apelo histórico-cultural. Situação que através da atratividade, agrega valores memoriais do assentamento migratório italiano, associado a sua produção, seus usos e costumes, sua gastronomia e arquitetura. Com tais pressupostos, realiza-se concomitantemente, o levantamento destes roteiros de visitação turística na região. A estas referências, soma-se levantamento bibliográfico existente, além do material publicitário, como folders com informações turísticas.

Na presente pesquisa, estabelece-se como recorte as localidades pioneiras da migração na região, ou seja, Caxias, Dona Isabel e Conde D’Eu (Figura 1). Entretanto, seus limites não obedecem aos limites político-geográficos dos municípios atuais, considerando a existência de roteiros que podem transpassar essas fronteiras. Quanto ao aspecto temporal, apresenta-se as estruturas iniciais de assentamento, ou seja, a estrutura viária que possibilitou a vinda e fixação do imigrante e sua característica produtiva. Ao longo dessas estruturas viárias foram estabelecidos núcleos que deram origem a todo o processo de assentamento regional.

**Figura 1 - Croqui da divisão territorial colonial do NE do Rio Grande do Sul (Brasil)**


**Fonte:** Adaptado de Gallo (1976)

Tem-se como questão norteadora a busca do entendimento de que os roteiros turístico-culturais são apresentados como representações e referência memorial dos antigos caminhos coloniais. Assim, nessa pesquisa, objetiva-se a realização do levantamento das estruturas de assentamento urbano regional, contrastando-as com as estruturas do turismo nos roteiros atuais. Esse reconhecimento favorece estudos posteriores, ao identificar as novas formas de apropriação e reconhecimento das lógicas espaciais, baseado na Teoria da Localidade (Ablas, 1982).

Foram elaborados diversos mapas e croquis. Nestes materiais produzidos, apresenta-se a situação atual, a ocupação do solo, o processo de formação, bem como as representações atemporais, ou de múltipla temporalidade. Neles, localizam-se as estruturas de fluxos (viários ou hídricos), no período de assentamento, além das formações primitivas dos povoados. Observam-se mudanças definidas por confrontos de temporalidades representadas no que Santos pontua como “rugosidades” (Santos, 2002).

Adotam-se 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 como área de conhecimento e as especificidades do Planejamento Turístico se faz em um arcabouço teórico de complexidades estruturais. Nele, a desarticulação justifica-se por seu caráter novo, de envolvimento de campos disciplinares que frequentemente não se articulam. Afinal, “a teoria está repleta de imperfeições. Pode, não obstante, ser trabalhada e aperfeiçoar-se” (Feyerabend, 1977, p. 288).

Selecionam-se os objetos de estudo baseando na indicação de Brambatti (2005), que realiza inventário do turismo baseado em roteiros da Serra Gaúcha. Esta indicação reforça a

idade destes, e assim, possibilitando seu melhor entendimento como produto e atrativo turístico. Sabe-se que todos eles possuem mais de década de implantação, permitindo um reconhecimento (ou não) de sua consolidação por apropriações turísticas espaciais e institucionais. Assim, a pesquisa adota como referência a consolidação de território apropriado e transformado com a atividade turística (Guerrero; Guallucci, 2015).

Nesta pesquisa, levantam-se os roteiros turísticos por dois aspectos: uma formulação estabelecida por anos ou décadas e, que tenham equipamentos de hospitalidade que o justifiquem como turística. Neste ponto da pesquisa realiza-se observação assistemática (Denker, Da Via, 2001) dos mesmos para configurar essa realidade e assim, descartar projetos em consolidação. Contrastam-se nesses locais, as ofertas das práticas de turismo e busca-se reconhecê-las por representações gráficas comparadas. Nessa inserção “o olhar dirige o foco e os ângulos de visão, constrói um campo visual; ver significa conferir atenção, notar e perceber, individualizar coisas dentro desse grande visual conferido pelo olhar” (Gomes, 2013, p. 32). Dessa maneira, ao serem identificados também com observação *in loco*, retrata-se além do mero reconhecimento do objeto, apresentações em representações gráficas. Busca-se posicionar espacialmente sua “forma localizacional” (Gomes, 2013, p. 36), seus valores formulados por lógicas sociais, por sua produção territorial, e também no que diz respeito àquelas impositivas, pela elaboração de cenários.

Contrasta-se uma região, que embora dada como assentamento territorial recente (tardio) (Diégues Junior, 1965), consolida um turismo por mais da metade do período de sua formação regional (precoce) (Gastal; Machiavelli, 2013). Na Serra Gaúcha, a memória cultural transposta é o recurso eminente do turismo, que justifica em histórias individuais e de grupos de imigrantes.

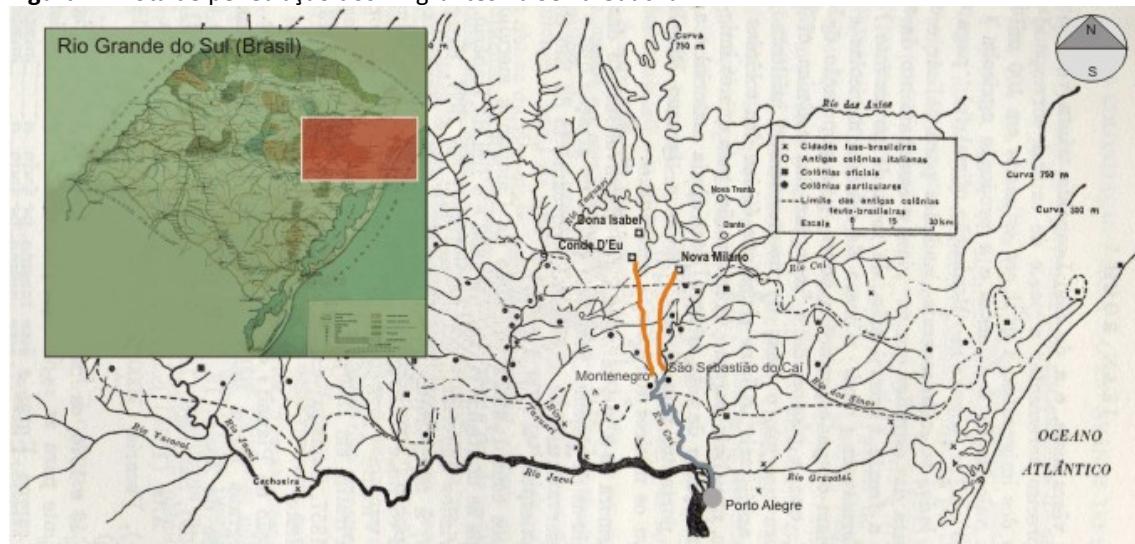
### 3 AS CONDIÇÕES DE OCUPAÇÃO DAS COLÔNIAS MIGRATÓRIAS

Destacava-se no nordeste do Rio Grande do Sul uma região de encosta com quase nenhum grau de ocupação populacional. Geograficamente, a área possuía plena condição para o desenvolvimento produtivo. Soma-se o fato de um período que se buscava a fixação de um projeto econômico que contrapusesse a estrutura hegemônica baseado na força escrava e por latifúndios. Assim, a partir da década de 1870, o governo do Império do Brasil ordena e define ações e políticas para a ocupação da Serra Gaúcha. A sua estrutura que será pontuada adiante, reforça o pressuposto pioneiro de um planejamento e assentamento intensivo em uma grande área, com dimensões regionais. Outro aspecto relevante está na adoção de estruturas de redes viárias para a locação de pontos de referência no povoamento. Mesmo que por acanhadas comunidades, elas dão suporte à fixação das dezenas de milhares de pessoas, reforçando a elaboração de uma região cultural do imigrante, o que acentua seus fluxos intrarregionais diversos (Giron, Nascimento, 2010).

Os interesses com novas condições de vida para muitos europeus comungam com os geoeconômicos do governo nacional local. Assim, depois de longas viagens, chegaram no

continente sul-americano, e especificamente na capital da província do Rio Grande do Sul, dezenas de milhares de europeus. Após desembarcarem a uma distância de pouco mais de 100 quilômetros da área a ser colonizada, sua penetração no continente inicia-se por vias fluviais até Montenegro (RS) e São Sebastião do Caí (RS). Desta maneira, se estabelece a ligação de Montenegro a Conde d'Eu, criando a estrada Buarque de Macedo, além da estrada Júlio de Castilhos, de São Sebastião do Caí à Nova Milano, primeira Sede da colônia Caxias. Reconhece-se essas rotas como as primeiras de ligação terrestre na Serra Gaúcha (Figura 2).

**Figura 2 - Rota de penetração dos Imigrantes na Serra Gaúcha**



**Fonte:** Adaptada de Gallo (1976; Roche, 1969, p. 111)

A aprovação, anos antes da Lei da Terra (1850), estabelece a segurança jurídica em assentamento fundiário, ao reconhecer a sua propriedade privada. Assim, o imigrante torna-se agente fundamental da privatização e do parcelamento do solo rural ao ocupar esses minifúndios, além de lotes urbanos das Sedes coloniais. Nele, tem-se como referência agrária a sua distribuição por um espaçamento em léguas, com seus lotes unidos por linhas, picadas ou travessões: “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). Define-se a formação de regiões na dimensão do espaço cotidiano e social.

Essa situação contribuiu com as lógicas espaciais impostas pelos intendentes. “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.). Entretanto, neste planejamento territorial, a topografia era desconsiderada, com exceção das áreas próximas dos principais rios (Antas e Taquari). A dimensão dos lotes

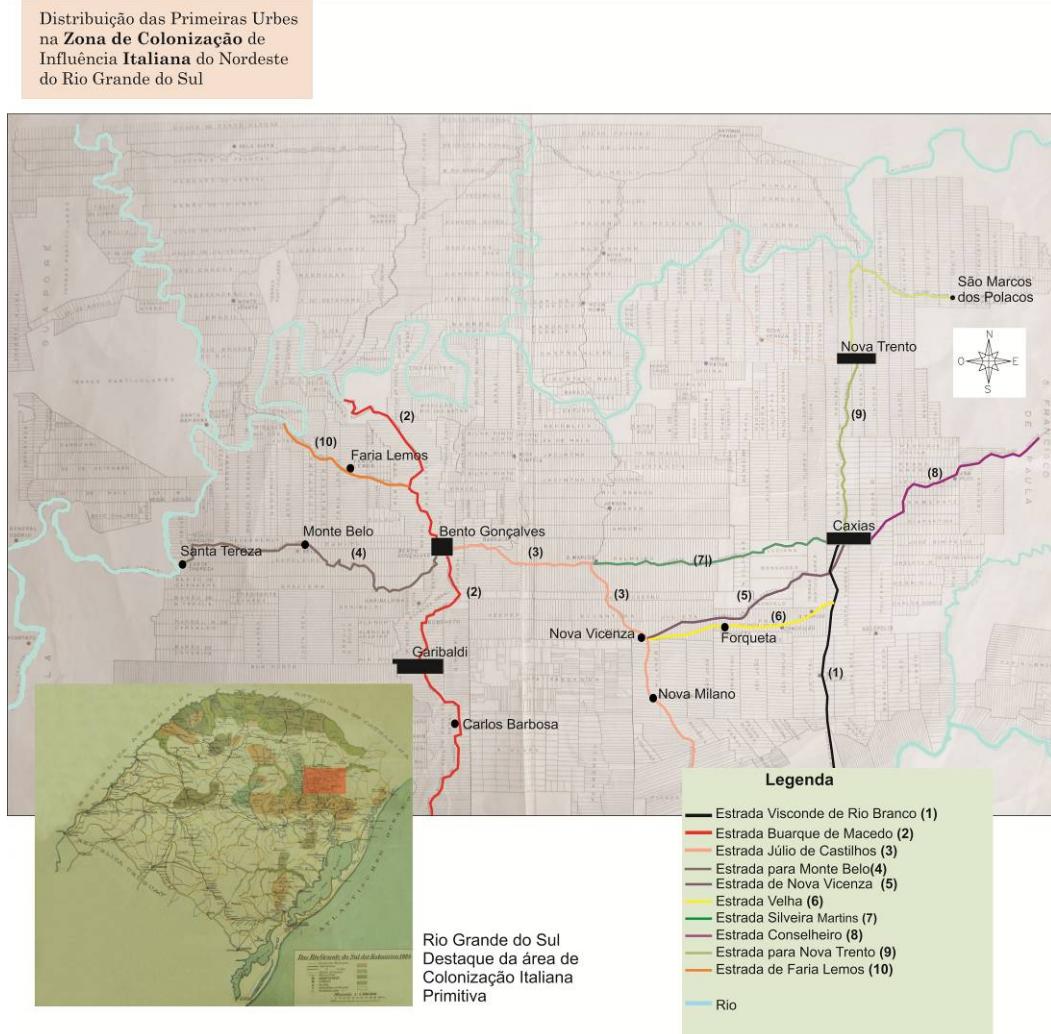
era pequena e as famílias eram sempre numerosas, por isso desenvolvem-se migrações internas (Frosi, Mioranza, 2009). Nestas expansões, surgem novos núcleos, como por exemplo, os que originam as cidades de Monte Belo do Sul e Santa Teresa, antes parte da Colônia Dona Isabel. Definem-se níveis de expansões regionais na ocupação como um todo.

A primeira Colônia a receber imigrantes foi Conde d'Eu que em 1871 contava com oitenta lotes. Porém, os maiores fluxos ocorrem a partir de 1875, tendo como ponto irradiador a primeira légua da colônia Caxias, no distrito de Nova Milano. No Barracão, edificação onde agente do governo estabelece alguma estrutura jurídico-administrativa e técnica, além de viabilizar a distribuição fundiária, ocorria o encaminhamento do trabalhador e sua família para as devidas propriedades, além de receber ajuda com sementes e ferramentas. (Gardelin, Costa, 1993). Reforça-se o caráter de planejamento por ações pontuais de assentamento.

A região em questão caracteriza-se por uma mata de floresta de araucária e relevo acidentado causado por acidentes geográficos que formaram montes e vales. Nela, são definidas estradas, chamadas de picadas, ou seja, aberturas que ligavam as áreas de expansão às Sedes. A Sede Caxias (atual Caxias do Sul) e Dona Isabel (Bento Gonçalves), como pontos irradiadores, estabelecem os assentamentos e as lógicas predominantes de reprodução socioespaciais. Entretanto, nota-se que a Colônia Caxias destaca-se precocemente na hierarquia urbana da região.

Muitas vezes, os imigrantes ao chegarem em Nova Milano (Colônia de Caxias), deslocavam-se para Dona Isabel (Bento Gonçalves), pela estrada Júlio de Castilhos. Porém, a rota principal de chegada dos imigrantes, que se instalaram em Cond'Eu, era através da estrada Buarque de Macedo (CDU, 1987). A Colônia Dona Isabel beneficiava desses dois acessos. Em 1874, ocorreu a abertura de uma picada na linha colonial Figueira de Melo (hoje, Coronel Pilar), tornando assim possível a chegada de mais novos imigrantes (Figura 3).

Na Sede da Colônia Dona Isabel, os primeiros imigrantes concentravam-se numa clareira com topografia favorável. Local que estabelecia um comércio, a igreja e as primeiras residências citadinas que desenvolveram-se e configuraram o atual centro da atual cidade de Bento Gonçalves (cidade baixa). Este núcleo de povoamento expande-se segundo as condições mais favoráveis do terreno, em direção leste e norte, sempre confinado a um platô intermediário.

**Figura 3 - Estradas iniciais da colonização do Nordeste do Rio Grande do Sul**


Fonte: Adaptada de Gallo (1976)

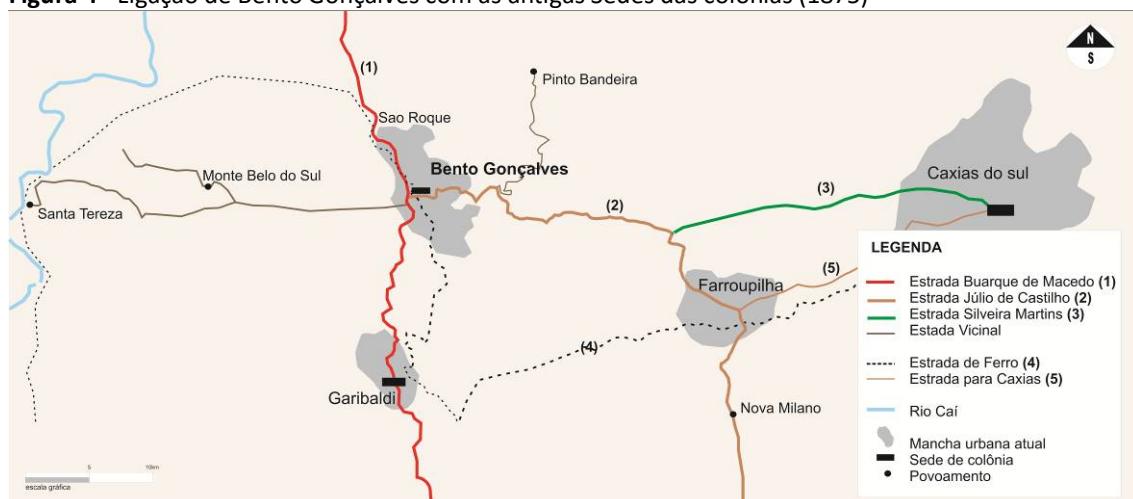
Em 1881, com a abertura da estrada Buarque de Macedo, entre Bento Gonçalves e São João de Montenegro, houve uma expansão para o norte, estruturando linearmente o núcleo. A leste, a expansão se faz no entorno da estrada Júlio de Castilhos, que ligava a atual cidade de Farroupilha ao Barracão da Colônia Dona Isabel, localizado no início da linha Palmira. A partir da estrada Júlio de Castilhos origina-se a estrada Silveira Martins, que foi a primeira a ter ligação direta com Bento Gonçalves. Posteriormente a ligação ferroviária de Bento Gonçalves a Porto Alegre, em 1919, ocasionou uma expansão urbana nas encostas a sul, criando um novo núcleo, quase que à parte, em função da viação férrea (CDU, 1987). Percebe-se na expansão ocorrida a norte, pela Buarque de Macedo, o distrito São Roque. E a leste, ao longo da estrada Júlio de Castilhos, a linha Palmira (Figura 4).

Como referência do ingresso migratório nas áreas coloniais pode-se citar as localidades de Santa Tereza, Monte Belo do Sul e Pinto Bandeira. Estes são importantes produtores de uva, embora afastados da Sede da colônia. A aproximação com os rios da bacia do Taquari tornou os dois primeiros núcleos urbanos fundamentais para o escoamento de produ-

tos por meio de transporte fluvial, principalmente com porto natural e consequentemente a estrada entre Dona Isabel para Santa Tereza. Condição que possibilita a construção de uma pequena área portuária que contrasta com a pouca infraestrutura viária. Concomitante, a estrada Buarque de Macedo estrutura linearmente o espaço urbano e rural da Colônia Dona Isabel (Figura 4). Estas possibilidades reproduzem espacialmente eixos viários, reforçando sua importância na estrutura e desenvolvimento da cidade ao longo do tempo. Desta forma:

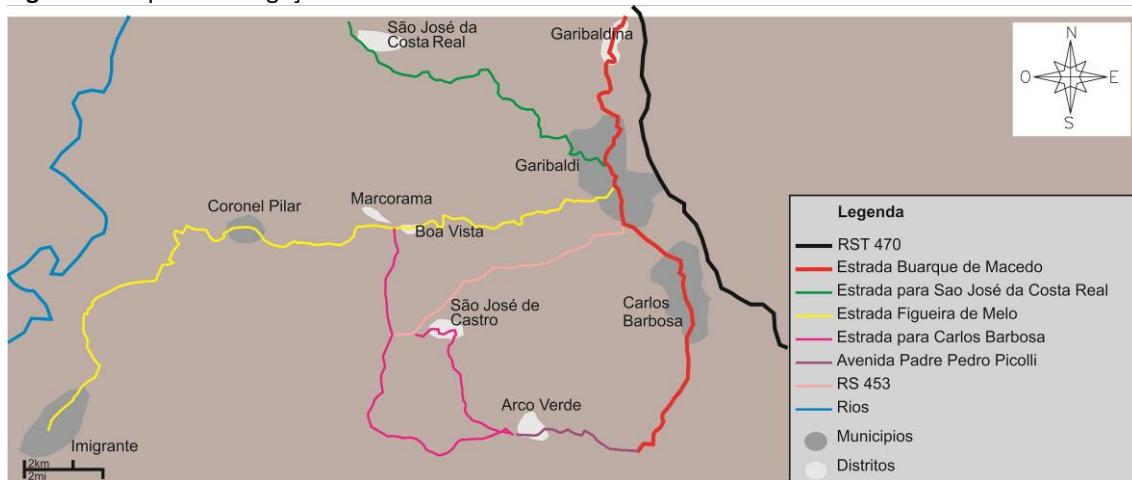
Nesse miolo, poucas as ruas mantiveram-se em sua linha. Aos poucos, a zona urbana foi crescendo para Leste, em direção à estrada Buarque de Macedo, depois até o leito da estrada de ferro, e ainda depois até a rodovia [estadual] (...). Porém, a Oeste, a cidade ainda continua nos limites estabelecidos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

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



Fonte: Próprio autor (2015)

A implantação da estrada férrea em 1910 acabou alterando a lógica do processo de escoamento de produtos, porém, contribuiu com a agregação de valores urbanos. As mercadorias que antes eram enviadas por transporte rodoviário, começam a ser enviadas através de um novo itinerário para Porto Alegre, o que favoreceu a existência de outro eixo intraregional, só que férreo. Sua formação inicia onde hoje é área central de Bento Gonçalves, fazendo ligação com o distrito de Coronel Pilar (Figura 5). Essa, denominada de “estrada para o Rio Taquari”, e que era de importância na época. Outro acesso importante ligava a Colônia Santa Maria da Soledade do Forromeco, atual estrada para São Vendelino, configurando o limite da expansão da cidade a leste.

**Figura 5 - Esquema da ligação de Garibaldi com as Sedes das colônias**


**Fonte:** Próprio autor (2015)

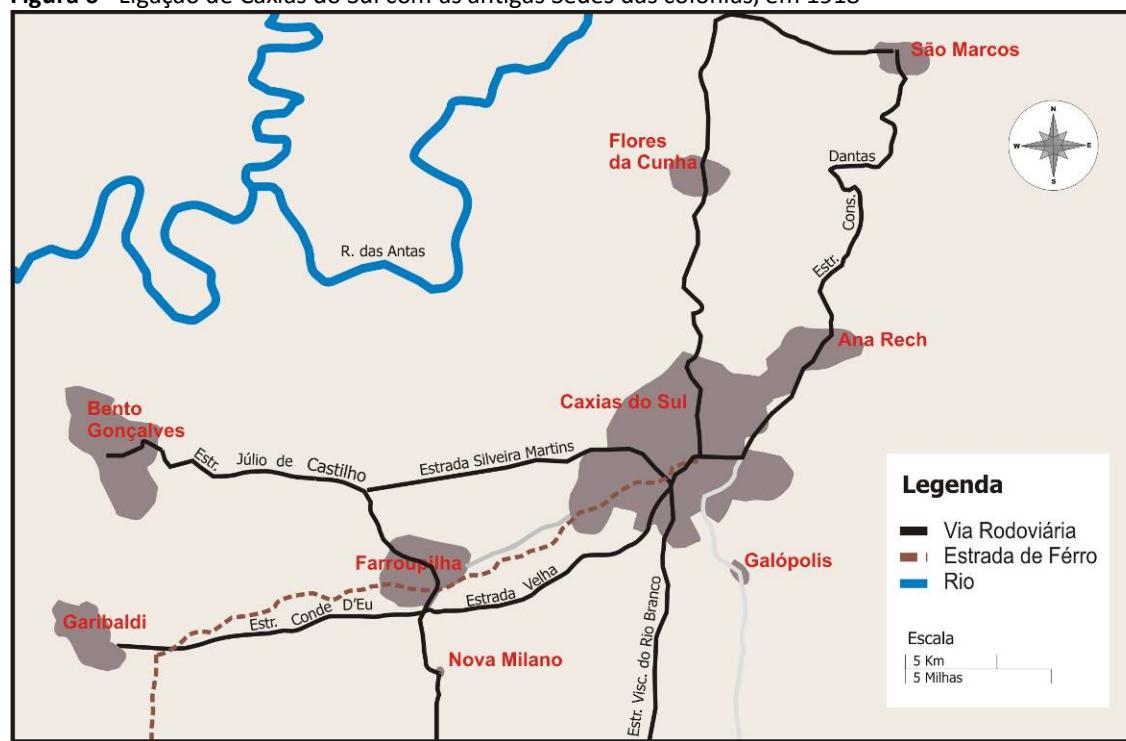
A Colônia Conde d'Eu não justifica o pioneirismo no assentamento colonial na mesma proporção do crescimento socioeconômico. Seu núcleo de povoamento, hoje área central de Garibaldi, tem um traçado regular apesar de situar-se em um terreno muito acidentado. Posteriormente, com o desenvolvimento maior da Sede Caxias, e por questões políticas, essa deixa de ser o principal destino dos imigrantes. Criada em 1870, transforma-se em freguesia de São Pedro de Conde d'Eu em 1884. Mais tarde, em 1917, chega a Viação Férrea a Garibaldi. (Clemente; Ungareti. 1993). Inicialmente, “[...] 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). No distrito de Coronel Pilar, que fica a oeste da sua Sede, ocorre parte do escoamento de produtos da colônia, realizado através do rio Taquari, e definindo novas forças e valores para o desenvolvimento da localidade.

O estabelecimento da primeira Sede urbano administrativa da Colônia Caxias foi denominada de Nova Milano, e era um núcleo referência de entrada dos imigrantes. Posteriormente, razões geográficas e influência política justificaram a transferência administrativa, passando para um local próximo da 5ª légua, o Campo dos Bugres. Nele, ergue-se a Sede Dante, projeto concebido com base em uma malha rigorosa, e que hoje pode ser observada no centro de Caxias do Sul. Acerca da transferência, relata-se que “[...] 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” (Gardelin, Costa, 1993, p. 73). Com relação a este influente sujeito, sabe-se que ele possuía uma sesmaria na Serra Gaúcha, antes do processo de colonização. Com a transferência da administração para a Sede Dante, localizada no limite leste da mesma, suas terras foram valorizadas. Assim, “Luiz Antonio Feijó Júnior também loteou uma sesmaria, tornando-se um dos homens mais ricos da Colônia Caxias” (Giron; Nascimento, 2010, p. 123). Nesse panorama, considera-se que ele foi o primeiro grande beneficiário da lógica urbano-fundiária de Caxias do Sul, além de o maior incentivador para a transferência

da Sede da colônia, favorecendo interesses específicos referente a valorização de suas terras que situavam-se próximas a nova Sede.

Outras lógicas sociais, econômicas e, consequentemente viárias, foram estabelecidas com a Sede Dante. A terceira léguia, com a estrada Visconde do Rio Branco, tornou-se ponto de ligação intrarregional, com acesso a capital da província. Esta condição favoreceu alguns como o caso do francês Henri Frederich Benet, residente local, que estabelece um comércio de secos e molhados e, posteriormente, uma pousada. Outro fato marcante deste vínculo localizacional é a formação do Lanifício Rossi, e posteriormente, do bairro Galópolis, na quarta léguia. Essa condição configurou o local como um agrupamento residencial e fabril de antigos operários vindos da região de Schio (na Itália). Na distribuição de suas léguas, essa Colônia “não era quadrada como Conde d’Eu, nem retangular como Dona Isabel, mas sim expandida a leste, depois subindo para o norte, na forma de um J” (Giron; Nascimento; 2010). Nela, nota-se uma estrutura radiadora de acessos. Em 1877, com o incentivo para o povoamento da oitava léguia, área limítrofe com São Francisco de Paula, forma-se a Estrada Conselheiro Dantas (ver figura 6), passando pelo povoado de Ana Rech, nome da proprietária da primeira casa de secos e molhados do local, que abastecia os tropeiros nos arredores da Sede da Colônia. A consolidação do povoado de São Marcos torna-se marcante com esta estrada, concluída em 1918 e tirando o local do isolamento.

**Figura 6 - Ligação de Caxias do Sul com as antigas Sedes das colônias, em 1918**



**Fonte:** Próprio autor (2015)

Em 1884, Caxias deixa a condição de Colônia, passando a pertencer a São Sebastião do Caí. A ex-colônia divide-se em três Sedes: Dante, Nova Trento e Nova Milano. De São Sebastião do Caí ao Campo dos Bugres (região da Sede Dante), a principal estrada de ligação

era a Visconde do Rio Branco, que estendia-se até a segunda Sede, que era Nova Trento, atual Flores da Cunha. Nova Milano, no entanto, fica a margem do processo do desenvolvimento socioeconômico.

A construção, em 1910, da estrada de ferro de Porto Alegre a Caxias do Sul muda o quadro econômico do município caxiense. O local, assim, passa a ter posição privilegiada entre os municípios serranos, embora os distritos de Nova Trento e São Marcos acompanhassem esse crescimento. “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). O declínio de Nova Milano comunga com o período da formação de um novo município entre as três colônias. Assim, Farroupilha torna-se município com a incorporação de parte das terras de Feijó Junior à Sede Nova Milano, além de parte de Conde D’Eu e Dona Isabel.

### 3.1 Procedimentos de ocupação regional

Sabe-se que os núcleos principais de cada colônia foram planejados pelo Governo do Império, seguindo projetos de traçados ortogonais. Quando chegaram os imigrantes, já estavam definidas as Sedes das colônias, com seus traçados já projetados, bem como as áreas agrícolas em lotes regulares. Outro aspecto marcante do assentamento nas colônias é que havia muitas terras disponíveis, enquanto o Governo dava subsídios para que fossem trabalhadas.

Um fato peculiar foi o assentamento linear de ocupação espacial nas três colônias (Figura 7). Em Caxias do Sul, o bairro Ana Rech foi um típico povoado linear, servindo de passagem para tropeiros. Em Bento Gonçalves, o chamado Caminhos de Pedra também caracteriza-se por essa característica de assentamento territorial, além de ter sido via de ligação entre Caxias e Conde D’Eu. Na cidade de Garibaldi, os núcleos Coronel Pilar e Daltro Filho, determinados como passagens para o Rio Caí, também apresentavam a mesma característica de povoamento. Nesses tipos de ocupações, os imigrantes tornaram-se agentes da privatização e do parcelamento do espaço social produzido, bem como da estruturação da ambiência urbano-territorial. Nessas apropriações não haviam planos a serem seguidos que serviam de pano de fundo para a estrada, mas seguiam o relevo. As primeiras estradas para a chegada a um determinado local podem ser percebidas até hoje, através do traçado diferenciado. Entretanto, com a expansão urbana, o traçado sinuoso é observado nas Sedes dos municípios. Atualmente, nota-se que o traçado em Bento Gonçalves e Garibaldi, pela estrada Buarque de Macedo, e em Caxias, pela antiga Estrada Visconde do Rio Branco, estabelecem avenidas sinuosas nas cidades. Isso ocorre também em Farroupilha, na estrada Júlio de Castilhos.

As correntes migratórias favorecem o surgimento de uma sociedade camponesa ou de 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 in-

ternas diminuem 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. Na primeira fase motiva-se a colonização, onde a pequena propriedade era estimulada. No segundo ciclo marca-se o fortalecimento do comércio e o surgimento da pequena indústria. Em um terceiro momento, ocorre a saída da população do campo, e no quarto, a presença da grande indústria, a qual instigava o homem do campo a deixar suas propriedades e seguir rumo às cidades.

Caxias do Sul assume uma posição de destaque, tornando-se o principal centro da região, com uma atividade comercial determinante dessa centralidade. Como mentora desta estrutura, posteriormente a Associação Comercial de Caxias [do Sul], criada em 1901, se posiciona como interlocutora regional das relações comerciais dos excedentes de produção dos minifúndios. Sejam quais forem, os motivos da mudança: por influência política ou por baixa infraestrutura de algumas estradas da época, ou outro fatos, estes com a consolidação das hierarquias das localidades.

A Colônia Caxias, desde quando possuía Sede em Nova Milano, tinha ligação direta com Dona Isabel, e mais tarde, a nova Sede também possuía ligação com esta outra colônia, através da linha Palmira. Isso pode ser justificado pelo fato da Colônia ter-se tornado referência a todas as outras e assim acabar por distribuir para Dona Isabel um número maior de migrantes, em detrimento da colônia Conde d'Eu. Dessa maneira, observa-se que as atuais cidades de Caxias do Sul e Bento Gonçalves tiveram um desenvolvimento mais rápido por suas ligações, entre outras questões territoriais.

As cidades da Serra Gaúcha estão articuladas entre si, seja econômica, cultural, ou politicamente. Formam-se redes urbanas que podem ser analisadas 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 das estruturas viárias distribuem-se núcleos urbanos com tamanhos e centralidades das mais variadas. Entretanto, a presença de pelo menos um centro polarizador, justifica-se como condição suficiente para a formação de uma região. Assim, deve-se reconhecê-la e não inventá-la. Diante deste levantamento, realizado nesta pesquisa, volta-se a observar a estrutura inicial das cidades.

Atualmente, Farroupilha mantém posição de distribuição de parte da estrutura rodoviária local, com novas vias modernizadas. Entretanto, as vias coloniais, estradas de ligação entre os diversos núcleos, como Caxias do Sul e Bento Gonçalves, são menos utilizadas por serem caminhos sinuosos e com estrutura de baixa qualidade.

Todo esse panorama viário leva a indagações. Algumas dessas vias tornam-se esboços e recursos de rodovias modernas regionais. No entanto, como estradas de sustentação colonial, as dimensões cotidianas, notadamente encontram-se ao longo das mesmas, com diversas áreas de convívio comunitárias, entre capelas, residências e equipamentos de serviços.

Ocorre também um forte apelo cultural do processo migratório que está fortemente presente na memória de seus moradores, esses descendentes dos antigos imigrantes.

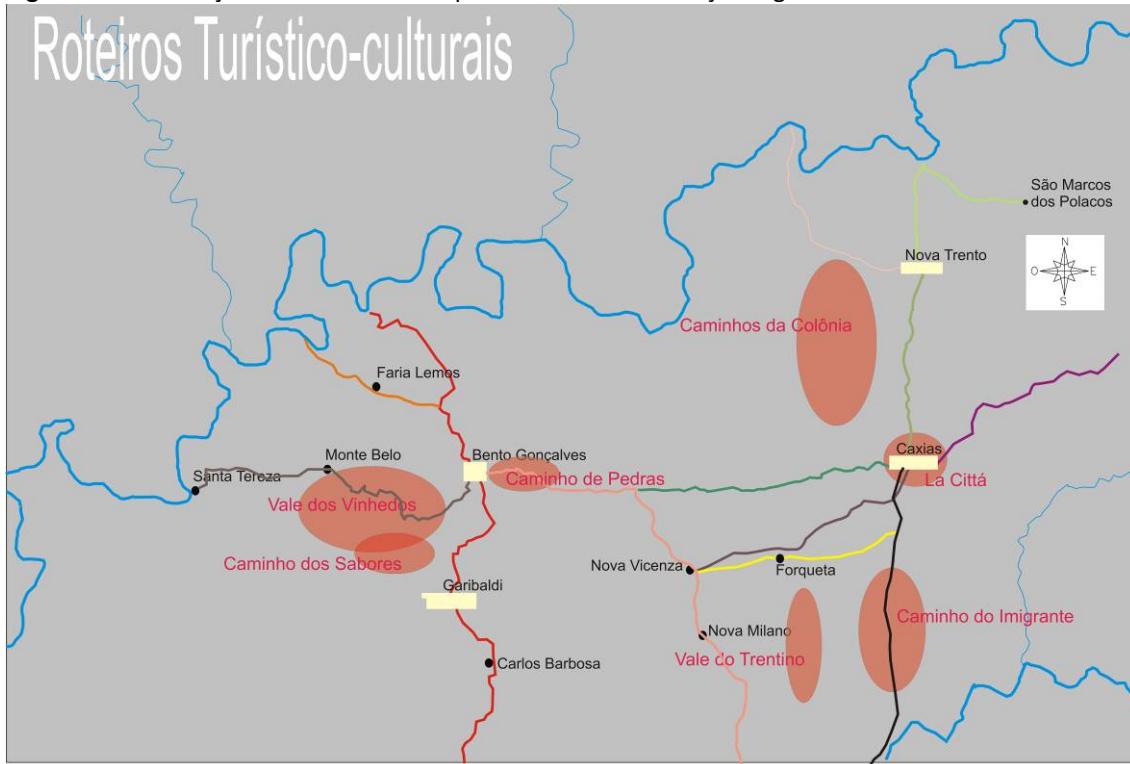
No turismo cultural da região, se faz forte apelo as rotas feitas por estradas coloniais. Assim, apresenta-se esse panorama de confronto. Busca-se reforçar o reconhecimento de sua utilização como recurso para uma apropriação turística.

### 3.2 Os roteiros da Serra Gaúcha

O turismo da Serra Gaúcha tem três recursos referenciais. A cultura da imigração italiana, o cultivo da uva, e indústria vitivinícola que referencia a memória cultural e desenvolve valor de atratividade na região. Assim, elabora o apelo turístico com esses valores de identidade local formando na área como destino indutor e assim: “(...)têm a responsabilidade de propagar o desenvolvimento nos roteiros dos quais fazem parte e, consequentemente, nas regiões turísticas que perpassam” (Tomazzoni; Possamai; Lovatel, 2010, p. 17).

Na região da Serra Gaúcha, localiza-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; e Quarenta da Leopoldina, ambos em Bento Gonçalves. O Caminhos da Colônia, em Otávio Rocha, mais precisamente em Flores da Cunha passando pela linha quarenta e Travessão Thompson, em Caxias do Sul. Já a Estrada do Imigrante está localizada no travessão Cristal e Santa Rita, também em Caxias do Sul. São esses os primeiros roteiros consolidados na área de estudo. Soma-se a esses, os roteiros urbanos *La Cittá*, e o do vale Trentino em Caxias do Sul, bem como a Estrada dos Sabores, em Garibaldi. Como dito na metodologia, desconsidera-se nesta pesquisa roteiros ainda em implantação e/ou com apelos a prática de esportes na natureza e a visualização de paisagem natural, como os de Criúva, interior de Caxias do Sul.

**Figura 7 – Distribuição dos roteiros sobrepondo as vias de formação regional**



**Fonte:** Próprio autor (2015)

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. Observa-se que as referências, ditas históricas, são mais elaborações memoriais e de posicionamento comercial do produto turístico, que interlocutoras do processo de assentamento regional.

O roteiro Vale dos Vinhedos é estruturado por vinícolas. Individualmente, têm-se projetos de visitação, com seus condutores fazendo apelo memorial ao percurso histórico do empreendedor, como proprietário e descendente de imigrantes italianos. Não se faz relação a condição inicial de agricultura familiar e a maneira de assentamento dos outros proprietários do roteiro e nem como uma rota colonial que fora.

Os Caminhos da Colônia não tem qualquer associação territorial como rota colonial. Provavelmente, a proposta remonta a uma ideia pontual de “caminho no tempo”, como os fazeres coloniais. Somente este entendimento o justificaria, embora seu trajeto, uma série de vias sem uma lógica de pontos definidos justifica as palavras no plural (caminhos). No roteiro Caminho dos Sabores não fora localizado qualquer associação histórico-territorial com esta formação colonial. São elaborações que clamam por uma associação de gestão.

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No levantamento do panorama geral do assentamento da Serra Gaúcha reforçam-se as questões: A caracterização desta área de assentamento agro-colonial; A identificação da formação de pontos primitivos de povoamento em núcleos comunitários e semiurbanos e por ela a relação de fluxos que identificam rotas de acesso e distribuição de pessoas e mercadorias e consequentemente configurando como região, ou regiões nos aspectos culturais, geográficos (aspectos físico-morfológicos) socioeconômicos e por redes.

Reforçam-se inclusive as redes como objeto de análise da pesquisa, considerando estes seus valores nas definições socioeconômicos e culturais. Na sua especificidade para o turismo, realiza-se um deslocamento do sujeito, do seu entendimento superestrutural para a dimensão próxima do cotidiano. Neste confronto entre espaço banal e as reproduções espaciais de apropriação, ou não, por grupos de visitante possibilita-se o reconhecimento do estabelecimento dos Roteiros Turísticos em questão. Desta maneira, no estudo dos roteiros históricos culturais tem-se a ideia que facilmente será comprovado da relação histórico-cultural entre as vias de penetração e o produto turístico. Entretanto, os produtos turísticos, que poderiam estar consolidando estruturas regionais, típicas de uma área que se elabora por estas bases socioespaciais, não tem este compromisso definido.

Um roteiro pode representar todo um valor de identidade e memória. Esses caminhos de visitação são justificados por novas oportunidades com a atividade turística. Nesta condição justificam-se a associação de empreendedores, em detrimento de um legado, ou como define o professor Milton Santos, “cicatrizes da produção espacial”, que remete ao passado. Assim, um desdobramento mais complexo do produto turístico deveria envolver uma consolidação dos roteiros culturais por uma definição de novas bases físico-territoriais.

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

## REFERÊNCIAS

- Ablas, L. A. Q. N. (1982). *A teoria do lugar central: bases teóricas e evidencias empíricas*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo.
- Brambatti, L. E. (2005). *Racionalização, cultura e turismo em meio rural na Serra Gaúcha*. Porto Alegre: Tese de doutorado. Departamento de Sociologia IFCH-UFRGS.
- Brasil. Ministério do Turismo. (2006). *Roteiros do Brasil: Programa de regionalização do turismo*. Brasília: Apostila.

Brasil. Ministério do Turismo. (200[7]). *Roteiros do Brasil: Roteiros turísticos para a obtenção de qualidade internacional*. Brasília: Apostila.

Bruna, G. C. (1983). *Rede Urbana e Polarização*. São Paulo: Edusp.

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

Choay, F. (2011). *A questão do patrimônio: antologia para um ambiente*. Lisboa: Ed70, 2011.

Clemente, E.; Ungaretti, M. (1993). *História de Garibaldi*. Porto Alegre: Edipucrs.

Dencker, A. F. M.; Da Via, S. C.. (2001). *Pesquisa empírica em ciências humanas (com ênfase em comunicação)*. São Paulo: Futura, 2001.

Diégues Junior, M. (1964). *Imigração*. Urbanização, industrialização: estudos sobre alguns aspectos da contribuição cultural do imigrante no Brasil. Rio de Janeiro: Inep/Mec.

Feyerabend, P. (1997). *Contra o método: esboço de uma teoria anárquica da teoria do conhecimento*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves.

Frosi, V. M. Mioranza, C. (2009). *Imigração Italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul*. Caxias do Sul: EDUCS.

Gallo, A. (1976). *Colonizzazione agrícola e industrializzazione nel Brasile meridionale, Rio Grande do Sul: la regione di Caxias. Carte storiche, 1893-1925*. Firenze: Cultura Cooperativa.

Gardelin, M.; Costa, R. F. (1993). *Colônia Caxias: origens*. Caxias do Sul, RS: Edições EST.

Gastal, S. A.; Machiavelli, M. S. (2013). Festa nacional da champanha: uma contribuição à história dos eventos. In.Castro, G.; Guimarães, V. L.; Magalhães, A. (orgs). *História do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: EdFGV, 2013, 243-260.

Guerrero, A. L. V.; Guallucci, S. S. (2015). Aporte teórico conceptual al Turismo como disciplina académica a partir de la patrimonialización como proceso de valorización turística de los territorios. *Paso. Revista de turismo e patrimonio cultural*, 13(1), Recuperado em 27 de março de 2016 de <http://www.pasosonline.org/articulos/755-aporte-teorico-conceptual-al-turismo-como-disciplina-academica-a-partir-de-la-patrimonializacion-como-proceso-de-valorizacion-turistica-de-los-territorios>

Giron, S. L., Nascimento R. F. (2010). "Caxias Centenária. Caxias do Sul": Educs.

Gomes, P. C. C. (2013). *O lugar do olhar: elementos para uma geografia da visibilidade*. Rio de Janeiro: Bertrand.

Halbwachs, M. (2001). *La mémoire collective*: [1950], versión electrónica elaborada por Lorraine Andy y Jean-Marie Tremblay 2001. Recuperado em 3 de maio de 2016 de [http://classiques.uqac.ca/classiques/Halbwachs\\_maurice/memoire\\_collective/memoire\\_collective.html](http://classiques.uqac.ca/classiques/Halbwachs_maurice/memoire_collective/memoire_collective.html).

Herédia, V. B.. (1997). *Processos De Industrialização da Zona Colonial Italiana*. Caxias do Sul: EDUCS.

- Lefévre, H. (2014). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Edufmg.
- Lefévre, H. (1986). Problemas de sociologia rural. In. Martins, J. S. *Introdução crítica à sociologia rural*. São Paulo: Hucitec.
- Lencioni, S. (2003). *Região e geografia*. São Paulo: Edusp.
- Lossso, F. B.; Pereira, R. M. F. do A. O desenvolvimento da vitivinicultura e as possibilidades de implantação de roteiros enoturísticos na Região de São Joaquim (SC, Brasil). *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*. São Paulo, 6(2), 181-200, mai./ago. 2012
- Roche, J. (1969). *A Colonização Alemã e o Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Globo.
- Santos, M. (2002). *Natureza do espaço*. São Paulo: Edusp.
- Souza, F. C.. (2000). *Contrastes Regionais e Formações Urbanas*. Porto Alegre: Editora da Ufrgs.
- Sposito, E. S. (2004). *Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: Edunesp.
- Tomazzoni, E. L.; Possamai, A. M.; Lovatel, R. (2010). *Turismo no município de Bento Gonçalves (RS): análise do desenvolvimento de um destino indutor no Brasil*. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*. v.4 (2), 5-30, ago. 2010.
- Weimer, G.. (2004). *Origem e Evolução das Cidades Rio-Grandenses*. Porto Alegre: Livraria do Arquiteto.

*Artigo recebido em: 19/10/2015.  
Artigo aprovado em: 19/07/2016.*

---

**Pedro de Alcântara Bittencourt César**

Universidade de Caxias do Sul / Universidade de São Paulo. Prof Adjunto II da Universidade de Caxias do Sul. Docente PPGTurH. Arquiteto e Urbanista. Doutor em Geografia – US. E – mail: [pabcesar@ucs.br](mailto:pabcesar@ucs.br)