
Caxias e a disputa pela infraestrutura (1898-1941)

Caxias and the dispute for infrastructure (1898-1941)

Loraine Slomp Giron*
Roberto R. F. do Nascimento**

Resumo: Desde os primeiros tempos, a região colonial que recebeu os italianos, no Nordeste do Rio Grande do Sul, teve sua infraestrutura bancada pelo Estado, o imperial no início, o estadual depois. Ao longo do período que vai de 1898 a 1941, as mais importantes obras de infraestrutura foram disputadas pelas localidades da região. Em todas, Caxias do Sul levou a melhor, o que consolidou sua condição de *capoluogo* regional. Na atualidade, sua liderança é incontestável, o que lhe permite pensar na região como um todo, e não apenas em seus próprios interesses.

Palavras-chave: Colonização. Infraestrutura. Caxias do Sul.

Abstract: From the first time, the colonial region in northeast of Rio Grande do Sul, where was settled the Italian immigrants, has had its infrastructure afforded by State, Imperial state in the beginning, RS state afterwards. The most important infrastructure works were disputed by regional's towns from 1898 to 1941. Caxias do Sul was the winner (or exponent) in all these disputes, what had consolidated its condition of *capoluogo* of the region. Today its leadership is unique, what allows it to think in the region as a whole, not only in its particular interests.

Keywords: Colonization. Infrastructure. Caxias do Sul.

* Doutora em História pela PUCSP. Professora Titular na UCS.

** Mestre em História pela PUCRS.

Introdução

O processo de colonização tinha como um dos seus objetivos aumentar a produção agrícola através da importação de colonos europeus. O processo de modernização da economia do Brasil teve início com as reformas pombalinas do século XVIII e seguimento com a vinda da família real portuguesa para o Brasil. Um dos sustentáculos da velha ordem colonial era a escravidão, e a sua substituição pela mão de obra livre marcou as ações do Império durante todo o século XIX.

A ausência de um projeto para as mudanças da economia do jovem Império é revelada por uma política que tem uma direção, mas não um caminho traçado. Assim, houve altos e baixos, desvios e retomadas da política de modernização nacional. Da criação dos primeiros núcleos coloniais, em meados do século XVIII, até a abolição dos escravos, a direção tomada era a da *colonização* e o da *imigração*, como se, no Brasil, não houvesse agricultores para levar a bom termo as mudanças agrícolas.¹ A contradição dos governantes brasileiros fica expressa no citado binômio, como se as terras e os homens não existissem no Brasil e nem o que nelas poderia ser realizado sem a vinda dos europeus. Apesar das contradições, ou melhor, devido a elas, em nenhum momento, a direção seguida foi abandonada. Dom Pedro II estava convicto da direção para o Brasil como potência agrícola movida por braços europeus.

A criação de colônias imperiais no Rio Grande do Sul, no último quartel do século XIX, estava vinculada aos propósitos imperiais de aumentar a produção agrícola, através da criação de colônias com a devida importação da mão de obra livre. A relação entre a colonização e a imigração, no caso do Rio Grande do Sul, contraria a afirmação de Furtado de que os dois processos seguem direções diferentes.²

A proibição do tráfico de escravos e a Lei de Terras, ambas de 1850, não constituem dois atos isolados, mas duas cenas de uma única e mesma peça em direção à modernização pretendida.

Em 1872 o governo imperial, dando seguimento à sua política de imigração e colonização, resolveu criar as colônias Conde D'Eu e Dona Isabel – os nomes dados a elas revelavam a importância do empreendimento, já que as colônias levavam o nome da herdeira do trono brasileiro e o do príncipe consorte. Em 1873 as duas colônias foram citadas por Macedo (1873, p. 322), tendo, então, uma população de 50 habitantes cada uma. Só em 1875 começaram a ser demarcadas

as terras da colônia, nos fundos de Nova Palmira, que não recebeu uma denominação específica.

Infraestrutura e colônias

A criação de colônias teve início com as de imigrantes alemães, em 1824, nos vales da Depressão Central e Litoral, e seguiu com o assentamento dos imigrantes italianos na encosta superior do Planalto Meridional, que era coberta de matas – motivo pelo qual estava praticamente desabitada até o fim do século XIX. Muitas foram as colônias criadas no Rio Grande do Sul, num total de 169, sendo que dessas 107 eram particulares, e 62, oficiais, sendo 38 imperiais, 19 provinciais e 5 municipais. (GIRON; BERGAMASCHI, 2004, p. 78).

O espaço colonial na região Nordeste do Rio Grande do Sul foi demarcado conforme a legislação imperial. Uma sequência de leis, decretos, avisos e atos já estipulava, *a priori*, o desenho que as colônias iriam receber. A legislação estipulou tanto a forma rural quanto a urbana dos territórios de colonização. Ao mesmo tempo, as escolas de engenharia que formavam os profissionais que trabalhavam nos *campos de operações* recebiam um cabedal de conhecimentos que se adequavam àquela legislação.³

A divisão de terras nas colônias oficiais obedecia ao sistema de glebas contínuas denominadas *léguas*, e cada légua era formada por um quadrilátero com cerca de 5.500m de lado, divididas por *travessões* através dos quais eram medidos os lotes. Havia, em média, 32 lotes por travessão e 132 por légua.

As colônias eram traçadas sem relação com os acidentes geográficos ou fronteiras naturais, mas de acordo com os meridianos e paralelos.⁴ Nas sedes das colônias, o modelo, escolhido e imposto pela legislação e executado pelos funcionários imperiais, foi o tabuleiro de xadrez, com uma longa trajetória histórica, usado desde a Antiguidade nos episódios de colonização. Esse modelo urbano causou, ao longo do processo de sua implementação, grandes despesas ao Poder Público (MACHADO, 2001, p. 68), pelas dificuldades que lhe impunha a topografia regional.

Das antigas colônias, Conde D'Eu, hoje Garibaldi, foi a primeira a receber um projeto para sua sede, medida e demarcada pelo agrimensor Alfredo Augusto de Azevedo em 1876. (ARQUIVO NACIONAL, 4Y/ MAP.641). A Colônia Caxias teve o projeto de sua sede organizado em

6 de dezembro de 1878. (NASCIMENTO, 2009, p. 116). Em 1879, a sede de Dona Isabel ainda era um pequeno ponto, sem traçado, na cartografia regional. (ARQUIVO NACIONAL, 4Y/MAP.641).

Grande foi o investimento do governo imperial na criação de uma empresa destinada à colonização e ao recebimento de imigrantes. Foram necessários funcionários, contratação de empresas para realizar o transporte dos imigrantes, abertura de caminhos para trazer os imigrantes dos portos para as sedes coloniais, construção de prédios (ou reforma de outros) para abrigar os colonos. Os gastos totais com o projeto devem ter sido grandes. Enquanto esteve em vigor o Regulamento das Colônias, o governo do Império disponibilizava, inclusive, um auxílio gratuito em dinheiro para todos os imigrantes do sexo masculino entre 10 e 50 anos. Esse auxílio era de 20\$000 (vinte mil-réis), o que daria, a título de exemplo, para comprar um terreno na sede da Colônia Caxias, que custava 19\$200 (dezenove mil e duzentos réis). (GARDELIN, 2002, p. 106). Quando ocorriam intempéries, como a forte seca de 1877, o Império também disponibilizava recursos extras, através de rações para as famílias que, nesse caso, eram 400 mil. (MACHADO, 1999, p. 103-106). Todos os gastos ficaram por conta do governo, que, de forma parcelada, foi recebendo dos imigrantes, como amortização das dívidas pela compra dos lotes. Ao que tudo indica, os gastos com a colonização nunca foram totalmente ressarcidos.

No Nordeste gaúcho, foram criadas cinco Colônias, por ordem: Conde D'Eu e Dona Isabel, Caxias, Antônio Prado e Alfredo Chaves, com uma área total de 400 mil hectares.

Comunidades e primeiras disputas

O fluxo de imigrantes para a região foi suficiente para que os cerca de dez mil lotes coloniais postos à disposição dos colonos, pelo governo imperial, fossem vendidos. A venda das terras deveria ser suficiente para ressarcir as dívidas feitas pelo governo nas colônias. Com a venda dos lotes acabaram-se as condições para a existência das colônias. De sua parte, o governo imperial também queria colocar as colônias fora de sua responsabilidade, pois o País vivia uma crise econômica relacionada com a crise mundial do capitalismo, ocorrida nos meados da década de 70 (1870), e que lhe causou graves problemas no setor externo da economia, pois o Brasil era fundamentalmente um exportador de café e de outros

produtos primários. Assim, em 1884, a antiga Colônia Caxias se tornou distrito de São Sebastião do Caí, e Conde D'Eu e Dona Isabel, de São João de Montenegro. Em 1890, já no período republicano, tanto Caxias como Dona Isabel, agora com o nome de Bento Gonçalves, se tornaram municípios autônomos. E em 1900, Conde D'Eu se tornou o município de Garibaldi.

Entre as *antigas colônias*, como passaram a ser chamados pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul os novos municípios, a rivalidade era evidente. Para conseguir estradas e outros meios de comunicação, as lideranças municipais tinham de agir. Era demonstrando interesse e mobilização que pressionavam as autoridades estaduais.

Em 15 de janeiro de 1898, através do Ato 124, Caxias, Bento Gonçalves e Garibaldi receberam uma comarca, cuja sede ficou na vila de Santa Tereza de Caxias. Nessa época, sua sede municipal contava com uma produção e um comércio fortes, com cerca de quinhentas empresas, das quais 223 eram industriais, e 168, comerciais. (GIRON; BERGAMASCHI, 2001, p. 85). A escolha de Caxias deixou descontentes os moradores das outras duas vilas.

Em Caxias, a união entre os moradores, que havia conseguido a emancipação, ficara prejudicada pela Revolução Federalista (1893-1895) e pela divisão entre católicos e maçons.

Em 8 de julho de 1901, foi criada a Associação dos Comerciantes do Município de Caxias do Sul, reunindo 47 comerciantes do município, a qual passou por cima das rivalidades políticas para se tornar uma entidade cujo objetivo era lutar pelos interesses da classe. (GIRON; BERGAMASCHI, 2001, p. 86).

A 17 de dezembro de 1907, a sede da comarca foi transferida de Caxias do Sul para Bento Gonçalves. A justificativa para a mudança baseou-se na ausência de desenvolvimento comercial e industrial da vila de Caxias do Sul, que

situada no extremo da comarca não preenche todas essas condições, ao passo que Bento Gonçalves, com o mesmo movimento civil, comercial e industrial, oferece a vantagem de estar no centro da circunscrição e da sede de comunicações. (ADAMI, 1972, p. 520).

As alegações de ordem econômica para mudança da comarca não eram verdadeiras. Apesar disso, não houve qualquer reação da Associação

dos Comerciantes, que não estava interessada nas questões ligadas à administração da justiça regional. Porém, de sua parte, a população caxiense não ficou nada satisfeita com a perda da comarca. Muitos dos eventos posteriores que ligam as antigas colônias parecem estar atrelados a esse episódio.⁵

Um dos motivos de luta da Associação dos Comerciantes foi a extensão da estrada de ferro, que, em 1876, já chegara a Novo Hamburgo, cuja sequência chegaria na região das colônias. Na planta geral das colônias do Estado, feita em 1879 pelo agrimensor Affonso Hebert, na comissão do engenheiro José Thomé Salgado, já se encontrava a previsão do traçado, que costearia o arroio Forromeco até o Morro da Canastra. (NASCIMENTO, 2009, p. 70-71). O traçado da estrada de ferro sempre foi motivo de controvérsias, cuja temática voltara às reuniões da entidade. Hugo Luciano Ronca, seu representante, fez numerosas viagens à capital. (GARDELIN, 1972, p. 12). Ao que tudo indica, as viagens, as pressões políticas e as ameaças contra o candidato do governo estadual deram resultado (GARDELIN, 1972, p. 12 ss), e o traçado seguiu por Caxias do Sul em 1910 e só em 1919 chegou a Bento Gonçalves.

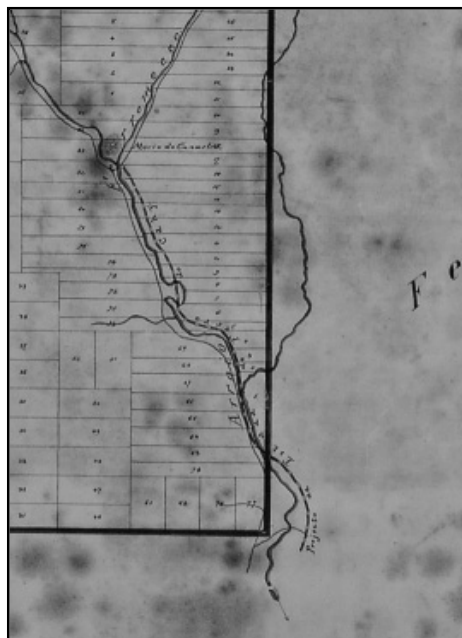


Figura: Detalhe da planta geral das Colônias do Estado (1879)

A ponte do Korff

A ponte do Korff se localiza na antiga estrada provincial, a uma distância de 53km da sede municipal de Caxias do Sul. Foi a primeira ponte a ser construída sobre o rio das Antas, ligando Caxias do Sul aos Campos de Cima da Serra, caminho utilizado pelos tropeiros, no início do século XX, para transportar mercadorias ao centro do Brasil. A construção da ponte teve início em 1904, tendo sido concluída em 1907. Foi inaugurada no dia 15 de fevereiro daquele ano. Sua estrutura de aço foi importada da Alemanha e trazida por navio até São Sebastião do Caí. A subida da Serra, entre o rio Caí e Criúva, foi realizada em carretas. A ponte foi rebitada. Ela tem um vão de 108m e uma altura de 19,6m. O assoalho é de madeira, e seus pilares, de pedra. Hoje a ponte está praticamente sem movimento. Antes dela, o difícil caminho entre as colônias e o norte do Estado era feito a vau (nos primeiros tempos) e, mais tarde, através de balsas, cujo controle era feito por um tipo de licitação, chamado “Contrato de Passagem”. Essa passagem para o norte era muito difícil.

A dificuldade da passagem pelo Vale do Rio das Antas foi descrito por Garibaldi em suas memórias, no capítulo chamado “A picada das Antas”, no qual descreve as peripécias de sua passagem pela região em 1840. Ali a região serrana é descrita pela primeira vez. Muitas foram as dificuldades enfrentadas na travessia do rio e da terrível floresta, sendo que mulheres e crianças foram deixadas no caminho e durante a qual os cavalos tiveram de ser sacrificados. (CHIARELLO, 1995, p. 11). Era esse mesmo o caminho percorrido pelos tropeiros que transportavam mercadorias entre as colônias e os Campos de Cima da Serra e que pelo mesmo caminho deveriam retornar. Os comerciantes de Caxias do Sul lutavam por uma ponte. Da mesma forma, os comerciantes das cidades situadas ao norte do rio das Antas, como Antônio Prado e Alfredo Chaves ansiavam por uma que lhe permitisse o comércio com os campos de Vacaria, Lagoa Vermelha e Passo Fundo. Alagadas no inverno, as margens impediam o transporte das mercadorias.

As primeiras referências a esse passo, na documentação oficial, é a partir de 1871, quando é mencionada a abertura da estrada Rio Branco, bem como a existência de dois *passos*, um onde hoje está a Ponte do Korff, e outro situado mais abaixo, no chamado Passo das Antas. Por uma dessas coincidências inexplicáveis, os dois (um situado a leste, e outro situado próximo da confluência do rio São Marcos) tomaram o

nome de Passo do Zeferino, devido aos seus arrematantes da balsa. (POSSAMAI; RIZZON, 1984, p. 294).⁶

Uma das primeiras e principais ações da Associação dos Comerciantes foi a de se empenhar de forma ativa na resolução do problema da ligação colônias-campos. Nas atas da associação, aparecem referências sobre o assunto, em 18 de outubro de 1904, cuja posição dos associados é clara: desejam que uma ponte seja construída em Criúva, no mesmo lugar onde hoje se encontra. Para tanto, foi designada uma comissão para tratar do tema com o presidente do Estado. Na reunião de 1º de novembro, a comissão dá conta do insucesso da viagem. Para resolver o problema, enviam um ofício ao Coronel Avelino Paim, de Vacaria, que tinha grande força política. No dia 19 de novembro, os comerciantes receberam a boa-nova: a ponte seria no local pretendido, de acordo com ofício do coronel. Para marcar a sua atuação na localização da ponte, Paim recebeu o título de Sócio Honorário da associação. (GARDELIN, 1975, p. 14).

Os moradores de Caxias do Sul fizeram o transporte das peças da ponte desde o porto do rio Caí até o local de construção. Vicente Rovea e Francisco Maineri foram encarregados pela associação de fazer a coleta de fundos para o transporte e ainda realizá-lo. (GARDELIN, 1975, p. 17).

Fica claro que os moradores da então Colônia Caxias não tinham ainda a força necessária no governo estadual, tendo de recorrer aos préstimos de um dos líderes republicanos mais influentes. Não se deve, assim, atribuir o êxito de Caxias do Sul em suas reivindicações à Associação dos Comerciantes, que deixou de funcionar de 1907 a 1912, mas à sua produção agrícola (cada vez maior), e à nascente indústria metalúrgica. O Estado do Rio Grande do Sul precisava da produção regional, tanto na indústria extrativa da madeira como na de gêneros alimentícios.

As outras pontes sobre o rio das Antas foram construídas muitos anos depois. A ponte situada entre Bento Gonçalves e Veranópolis foi inaugurada em 24 de fevereiro de 1954. (DETOGNI, 2008, p. 77). O fim da construção da ponte sobre o rio das Antas, no Passo do Zeferino, entre Flores da Cunha e Antônio Prado, ocorreu apenas em 1968, depois de quase cem anos de isolamento daquelas localidades na direção sul do Estado,⁷ e o asfaltamento só ocorreu em 1994.

As disputas entre as *antigas colônias* se deviam, na maior parte das vezes, às dificuldades financeiras do Estado, que ora privilegiava uma, ora outra das localidades.



Figura 2: Ponte do Korff (1907)

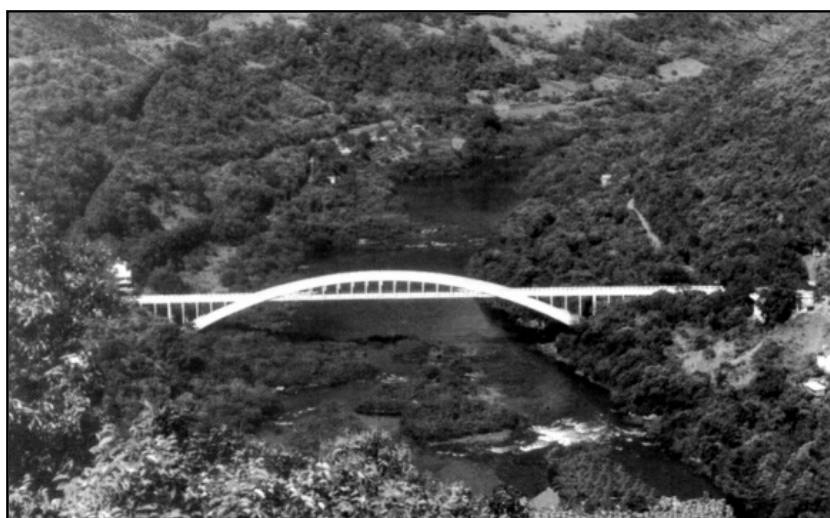


Figura 3: Ponte sobre o rio das Antas entre Bento Gonçalves e Veranópolis (1954)



Figura 4: Ponte dos Suspiros (hoje Valdomiro Bocchese) (1969)

A estrada de ferro

A estrada de ferro chegou a Caxias do Sul em 1910. No período em que foi construída, a Associação dos Comerciantes estava em recesso. A estrada de ferro foi uma continuação da linha Porto Alegre-São Leopoldo, que ficou pronta em 1874 e que, em 1876, chegou a Novo Hamburgo. (MOURE, 1980, p. 97). A construção da linha foi retomada através da empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, em 1904. As obras sofreram vários percalços: falta de verba, de mão de obra especializada e o relevo das encostas do Planalto.

A obra havia sido prometida por Júlio de Castilhos nos idos de março de 1897, quando de sua visita à antiga Colônia Caxias. Em sua estada no município, tratou da sua elevação à comarca e de “ligar a Sede com a Capital, por meio de uma linha férrea, cujos estudos já estavam prontos”. (COLNAGHI apud GARDELIN, 2002, p. 131). A longa viagem a cavalo, de São Sebastião do Caí a Caxias do Sul, levou o presidente do estado a prometer que, em breve, ela chegaria, mas com a sua morte parecia ter também morrido a promessa.

Em 1906, havia esperança de que a estrada de ferro chegaria em três anos, estava prevista a sua passagem por Bento Gonçalves (BUCCELLI, 1906, p. 396), mas foi desviada de Santa Luiza (depois Carlos Barbosa) diretamente para Caxias do Sul.

A Associação Comercial de Bento Gonçalves acusou os caxienses pelo desvio e pelo atraso econômico do município, mas não existem registros de ações dos caxienses nesse desvio, a não ser, talvez, algum ato isolado do qual não restou memória escrita. Motivo maior parece ter sido o grande progresso de Caxias do Sul, que levou o agente consular italiano Vittorio Buccelli a escrever que o desenvolvimento das indústrias no município de Caxias do Sul, apesar da crise geral, dariam o direito de afirmar que a região deveria ser um centro precioso de atração dos europeus e que merecia ainda mais o nome que lhe foi dado em 1897, por Júlio de Castilhos, de a “Pérola das Colônias Italianas”. (BUCCELLI, 1906, p. 229).

Somente em 1919 a estrada de ferro chegou a Bento Gonçalves. Em compensação, pela perda da estrada de ferro, Bento Gonçalves ganhou a sede da comarca, que antes estava em Caxias do Sul. O governo estadual, exíguo de verbas, dava uma no cravo e outra na ferradura.

A Br-116

Outro ponto que levou os demais municípios da região a se revoltarem contra Caxias do Sul e seus administradores foi a mudança do traçado da estrada federal que deveria ligar o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. A BR-116 é a principal rodovia nacional. Tem início em Fortaleza (Ceará) e termina em Jaguarão (Rio Grande do Sul), fronteira com o Uruguai, passando por dez estados, com uma extensão de 4.385km.

Em relação ao traçado da estrada, como em grande parte da história regional, existem controvérsias. Alguns afirmam que houve mudança no traçado do Plano Rodoviário Nacional, que deveria passar por Nova Petrópolis, São Francisco de Paula, até chegar em São Joaquim. (HERÉDIA; MACHADO, 2001, p. 68). Os mais antigos afirmavam que seu traçado deveria seguir o atual da São Vendelino, ou seja, passando pelo município de Farroupilha (figura 5). Outros afirmam que houve um acerto entre a prefeitura municipal e os engenheiros encarregados da construção. Segundo José Mattana,

a estrada havia chegado até o vale do rio Caí, e os engenheiros precisavam, então, resolver por onde continuar para chegar à Vacaria e o Passo do Socorro. O traçado que os engenheiros tinham era um traçado ideal representado por uma linha reta que unia Porto Alegre ao Passo do Socorro. Não havia aerofotogrametria na época. (POSSAMAI; RIZZON, 1984, p. 305).

O engenheiro José Mattana, por ordem do prefeito Dante Marcucci, acompanhou os engenheiros encarregados da construção da estrada, liderados por Iedo Fiúza,⁸ mostrando-lhes os caminhos já existentes na região. Assim, a estrada enveredou por São Marcos, deixando ao largo Antônio Prado e Flores da Cunha, cujo traçado seria mais simples e barato. Ao contrário do que se afirma sobre as articulações da Associação dos Comerciantes, sua ação se limitou à organização, junto com a Prefeitura, de um banquete no Clube Juvenil em homenagem ao engenheiro Fiúza.



Figura 5: Traçado previsto para a BR 116

Fonte: Internet (s. d.)

A nova configuração da ex-região colonial

Após a construção da estrada federal (BR-116), se encerraram as grandes disputas intrarregionais por equipamentos de infraestrutura. Esses equipamentos contribuíram para o desenvolvimento regional e para a cristalização da liderança de Caxias do Sul no cenário da região.⁹

As cidades da região cresceram e criaram características parecidas. A partir da década de 50 (século XX), a industrialização cresceu em quase todos os municípios,¹⁰ com o Produto Interno Bruto (PIB) industrial significando mais de 50% do PIB total de cada um. No rastro da industrialização, veio a urbanização e o *boom* do crescimento desregrado das cidades.

Segundo algumas interpretações, o empresariado de Caxias do Sul foi o grande impulsionador do desenvolvimento regional, através de suas associações de classe. Teriam, inclusive, chegado a se tornar porta-vozes do restante da região.¹¹ Todavia, o que se encontra são disputas, como as já relacionadas, cujo empresariado de cada cidade defendia suas posições. O empresariado de cada comunidade defendeu-se a si mesmo, agindo de acordo com seus interesses.

Foi o Poder Público, através do governo do estado, que começou os movimentos para que a região tivesse uma visão de conjunto de seus problemas. No início dos anos 90 (século XX), foi instalado o Conselho Regional de Desenvolvimento da Serra. Ainda antes disso, nos anos 80 (século XX), o estado começou a estudar a criação de aglomerações urbanas no Rio Grande do Sul. Das possíveis áreas, pelos critérios estabelecidos, apenas a região da Serra conseguiu, num primeiro momento, se estabelecer como tal. A Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNE) foi criada por lei estadual.¹²

Notas

¹ Celso Furtado estabelece os vínculos existentes entre a política de imigração e colonização. Afirma que havia mão de obra disponível no Nordeste para povoar as Colônias do Império. Unir a questão da terra com a mão de obra imigrante seria decisão governamental racista e discriminatória contra os mestiços brasileiros. (FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Difel, 1967).

² Idem.

³ NASCIMENTO, Roberto R. F. do. *A formação urbana de Caxias do Sul*. Caxias do Sul: Educus, 2009.

⁴ O desenho que tomou cada colônia se assemelha ao sistema utilizado pelos romanos para dividir as terras a serem colonizadas, chamado *centuriatio*. Esse sistema era baseado em estradas retilíneas, principais e secundárias, atravessadas por outras, que formavam os lotes a serem designados aos colonos. Sobre as *centuriatio*, consultar Benevolo (2003).

⁵ Em 1919 a comarca voltou a ser instalada na cidade de Caxias do Sul, mas nas atas da associação não há qualquer alusão às mudanças da comarca, que ficou durante muito tempo na memória dos moradores antigos.

⁶ Segundo os autores, um seria Zeferino Pereira Borges, que rematou o Passo do Meio em 1889; já o Passo da Confluência foi rematado por Zeferino Teixeira Camargo.

⁷ A Ponte dos Suspiros, como era chamada pelos habitantes da região, em 2007, recebeu o nome de Valdomiro Bocchese.

⁸ Em 1946, o engenheiro Iedo Fiúza foi candidato à presidência da República pelo Partido Comunista Brasileiro (nasceu em Porto Alegre, em 15 de setembro de 1894, e morreu no Rio de Janeiro, em 12 de fevereiro de 1975).

⁹ Em 1992, o Conselho Regional de Desenvolvimento Urbano do RS (Cedu/RS) fez um levantamento da ocupação urbana nos sete municípios mencionados (Bento Gonçalves, Caxias do Sul, Carlos Barbosa, Farroupilha, Flores da Cunha, Garibaldi e São Marcos). Verificou-se que, em todos eles, estava havendo um desdobramento do perímetro urbano, com a expansão da ocupação acompanhando, preferentemente, o traçado das principais rodovias. Foi constatada a presença de indústrias de grande porte em vários trechos dessas vias. Na interpretação do Cedu, a melhoria dos eixos rodoviários havia “puxado” a expansão urbana e, principalmente, a localização industrial. (BORBA, 2003, p. 194). Esses eixos rodoviários eram as vias que permaneceram desde o início da colonização.

¹⁰ No caso, os municípios que compõem a AUNE.

¹¹ É o caso de Sheila Villanova Borba, que expressa essa opinião em sua tese de doutorado em sociologia, defendida na UFRGS. Esse estudo é utilizado aqui pelos dados levantados pela autora, apesar da divergência quanto às suas interpretações sobre o desenvolvimento regional, na qual é praticamente inexistente a presença do Poder Público.

¹² Lei 10.335/94.

Referências

- ADAMI, João Spadari. *História de Caxias do Sul*. Caxias do Sul: São Miguel, 1972.
- ARQUIVO NACIONAL. 4Y/ MAP.641.
- BENEVOLO, Leonardo. *A história da cidade*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- BORBA, Sheila Villanova. *Indústria e estruturação do espaço regional: agentes da estruturação espacial na aglomeração urbana do Nordeste do Rio Grande do Sul*. 2003. Tese (Doutorado em Sociologia) – UFRGS, Porto Alegre, 2003.
- BUCCELLI, Vittorio. *Un viaggio a Rio Grande del Sud*. Milano: s.n., 1906.
- CHIARELLO, Natal. *Breve história da minha terra*. Caxias do Sul: Educs, 1995.
- COLNACHI, Adelchi. *A ferrovia de Caxias*. In: GARDELIN, Mário; COSTA, Rovílio. *Povoadores da Colônia Caxias*. Porto Alegre: EST, 2002.
- DETOGNI, Gilmar A. *A travessia: o advento da ponte do rio das Antas na Serra Gaúcha*. Porto Alegre: EST, 2008.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1967.
- GARDELIN, Mário; COSTA, Rovílio. *Povoadores da Colônia Caxias*. 2. ed. Porto Alegre: EST, 2002.
- GARDELIN, Mário. *História da CIC*. Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul. Caxias do Sul: CIC, 1972.
- GIRON, Loraine Slomp; BERGAMASCHI, Heloisa. *Casas de negócio*. Caxias do Sul: CDL; Educs, 2001.
- GIRON, Loraine Slomp; BERGAMASCHI, Heloisa. *Terra e homens: colonos e colônias no Brasil*. Caxias do Sul: Educs, 2004.
- HERÉDIA, Vania B. M.; MACHADO, Maria Abel. *Câmara de Indústria, Comércio e Serviços de Caxias do Sul: 100 anos de história – 1901-2001*. Caxias do Sul: Maneco, 2001.
- MACEDO, Joaquim Manoel. *Noções de corographia do Brasil*. Rio de Janeiro: s. n., 1873.
- MACHADO, Maria Abel. *Construindo uma cidade: história de Caxias do Sul – 1875/1950*. Caxias do Sul: Maneco, 2001.
- MACHADO, Paulo Pinheiro. *A política de colonização do Império*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1999.
- MOURE, Telmo. A inserção da economia imigrante na economia gaúcha. In: DACANAL, José H. (Org.). *RS: imigração e colonização*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.
- NASCIMENTO, Roberto R. F. do. *A formação urbana de Caxias do Sul*. Caxias do Sul: Educs, 2009.
- POSSAMAI, Pe. Osmar; RIZZON, Luís Antônio. *História de São Marcos*. Caxias do Sul: Educs, 1984.

Artigo recebido em 7 de agosto de 2009. Aprovado em 15 de setembro de 2009.