



A etnicidade dos imigrantes italianos representada pela Ferrovia do Vinho de Bento Gonçalves

Roberto Amaral Schinoff¹

Judite Sanson de Bem

Resumo: Este estudo tem por objetivo investigar se a etnicidade dos imigrantes italianos permanece presente no desenvolvimento e na cultura da Ferrovia do Vinho e de que forma pode ser percebida. Como problema de pesquisa, foram investigadas quais ações contribuíram para manter a etnicidade dos imigrantes italianos, pelo uso da Ferrovia do Vinho, nos dias de hoje. Para atender o objetivo proposto e responder o problema de pesquisa, optou-se pelo método de pesquisa bibliográfica em materiais publicados. A etnicidade é formada por diferentes características como: traços, língua e a cultura de um determinado grupo, os quais se diferem de outros. Assim, os imigrantes italianos que chegaram em Bento Gonçalves se depararam com uma cultura diferente da que traziam consigo. Atualmente, tal cultura está presente na Ferrovia do Vinho, que fomenta a economia através do turismo.

Palavras-chave: Etnicidade; Ferrovia do Vinho; Imigrantes Italianos.

The ethnicity of Italian immigrants represented by the “Ferrovia do Vinho de Bento Gonçalves”

Abstract: This study aims to investigate whether the ethnicity of Italian immigrants remains present in the development and culture of the “Ferrovia do Vinho” and in what way it can be perceived. As a research problem, it was investigated which actions contributed to maintain the ethnicity of the Italian immigrants, through the use of the “Ferrovia do Vinho”, nowadays. To meet the proposed objective and answer the research problem, we chose the bibliographical research method in published materials. Ethnicity is formed by different characteristics such as: traits, language, and culture of a certain group, which differ from others. Thus, the Italian immigrants who arrived in Bento Gonçalves found a culture different from the one they brought with them. Currently, such culture is present in the “Ferrovia do Vinho”, which fosters the economy through tourism.

Keywords: Ethnicity; Ferrovia do Vinho; Italian Immigrants.

Introdução

A identidade étnica é propagada entre diferentes gerações, a qual é reputada como um processo contínuo o qual se configura através das ações sociais, desenvolvidas por grupos distintos, podendo sofrer alterações, mas nunca perder totalmente a sua essência, a sua raiz de origem, podendo-se dizer que ela está em constante reconstrução. Essa reconstrução está envolvida com os diferentes tipos de grupos, os quais fazem parte de uma mesma localidade, cada grupo se torna diferente por possuir origem e características diferentes, assim como os imigrantes italianos.

¹ Doutorando em Memórias Sociais e Bens Culturais (Unilasalle). Mestre em desenvolvimento regional. Bacharel em Administração de empresas. E-mail: roberto.schinoff@gmail.com

Os imigrantes italianos, quando chegaram a Bento Gonçalves, tiveram que se readaptar a uma cultura completamente diferente e, assim, iniciar uma nova caminhada. Bento Gonçalves possui parte de sua economia voltada ao turismo cultural, assim como as ferrovias, as quais se tornaram pontos turísticos, ajudando a cidade a desenvolver a economia local.

Sendo assim, o presente artigo propõe-se a indagar se a etnicidade dos imigrantes italianos permanece presente no desenvolvimento e na cultura da Ferrovia do Vinho e de que forma isto é demonstrado. Buscando responder ao objetivo será realizada uma pesquisa bibliográfica, conceituando o que se entende por etnias, contextualizando a chegada e a cultura dos imigrantes oriundos da Itália em Bento Gonçalves, bem como a Ferrovia do Vinho.

Assim, este artigo está dividido em um primeiro momento, no conceito das etnias e contextualização da chegada dos imigrantes italianos. Após apresenta como ocorreu o início da Ferrovia do Vinho de Bento Gonçalves, como suas principais rotas de ligações, das estradas e seu desenvolvimento, assim como o seu legado. Por fim, as considerações finais da pesquisa realizada e as referências utilizadas.

Conceituado etnicidade

No início do século XX haviam linhas de pensamentos que entendiam os fatores naturais como influenciadores na cultura de cada sociedade, como por exemplo o próprio clima e a situação geográfica. Entendiam-se que os povos que permaneciam em climas e situações geográficas diferenciadas possuiriam culturas distintas, no entanto aquelas que estivessem em climas e situações geográficas semelhantes teriam os mesmos traços culturais.

Santos (2005, p.27) relata que [...] “a ideia de que o homem é um ‘produto do meio’ foi, durante algum tempo, a explicação que alguns geógrafos e antropólogos utilizavam, não só para explicar a variedade de culturas, mas também para hierarquizá-las”.

Através dos processos evolutivos, por meio da globalização, os traços culturais se modificam, passando de trabalhos artesanais para industriais e usuais a culturas distintas. No entanto, esses traços não adulteram uma cultura, e sim, iniciam a fazer parte desta, tornando-se caracterizante em relação aqueles. Conforme apresentado por Burns (2002), a globalização da cultura pode ser contrastada ao processo externo de transmissão cultural.

Neste sentido, as mudanças culturais de acordo com Laraia (2004), e a globalização da cultura, referida por Ortiz (2000), são formas que contribuem e motivam no processo dinâmico e constante de readaptação das culturas e também das etnias. Essas transformações agregam mudanças, mas não apagam as características de origem. As pessoas obtêm novos conhecimentos, mas a etnicidade raiz é reconstruída, mas nunca apagada ou esquecida. Com o decorrer do tempo, os novos traços culturais vão sendo inseridos passando a fazer parte da etnicidade do grupo, tornando-se assim herança cultural. A etnicidade estabelece que:

[...] um tipo particular de grau social que se alimenta de características distintas e de oposições de estilos de vida, utilizadas para avaliar a honra e o prestígio segundo um sistema de divisões sociais verticais. Mas essas características distintivas só têm eficácia na formação dos grupos étnicos quando induzem a crer que existe, entre os grupos que existem, um parentesco ou uma estranheza de origem (POUTIGNAT, STREIFFENART, 1997, p. 38).

Pozenato (1990, p. 15) traz como exemplo, que o turismo pode interferir na cultura tradicional, quando a troca de conhecimentos entre visitantes e proprietários pode gerar alterações:

[...] poderia ser um segmento de toda essa cultura de massa ou até da sociedade de consumo, mas seguramente o turismo, e principalmente o turismo chamado cultural, pode introduzir transformações e interferir no significado da cultura, na manutenção ou perda de sua identidade.

Desta forma, pode haver uma relação de singularidade entre os turistas e os visitados, fazendo com que os residentes de Bento Gonçalves identifiquem e valorizem a sua etnicidade, fomentando-a e tornando-a um dos atrativos turísticos da Ferrovia do Vinho, trazendo narrativas memoriais ao longo do seu trajeto. Segundo Poutignat e Streiff-Fenart (1997, p.124) “[...] a etnicidade não se manifesta nas condições de isolamento, é, ao contrário, a intensificação das interações características do mundo moderno e do universo urbano que torna salientes as identidades étnicas”. Em outras palavras, é através das diferenças culturais e do contato com o outro que essa se evidencia e se define.

A etnicidade não é vazia de conteúdo cultural (os grupos encontram ‘cabides’ nos quais pendurá-la), mas ela nunca é também a simples expressão de uma cultura já pronta. Ela implica sempre um processo de seleção de traços culturais dos quais os atores se apoderam para transformá-los em critérios de consignação ou de identificação com um grupo étnico (POUTIGNAT e STREIFF-FENART, 1997, p. 129).

Assim, no que diz respeito à etnicidade, pode-se entender que está em constante construção, podendo haver atualizações de costumes, de crenças, mas sem perder a sua essência real. Fearon (1999) contribui informando que o conceito de identidade, como é entendido na atualidade, possui dois significados distintos, mas entrelaçados: podem ser designados por identidade “social” e “pessoal”, assim que, tanto a identidade como a etnicidade podem ser reconstruídas pelas atividades sociais, pelas trocas culturais, tornando-se um processo contínuo, que é transmitido de grupo e grupo.

Dando continuidade ao texto, a próxima sessão irá abordar a chegada dos imigrantes italianos e a construção de traços culturais em Bento Gonçalves.

Chegada dos imigrantes e suas construções etnoculturais em Bento Gonçalves

Para entender melhor a migração, faz-se necessário contextualizar a situação do Brasil quando da chegada dos colonizadores ao País. No Brasil, ainda no século XIX, foi implantada uma política de colonização que buscava povoar espaços estratégicos para a ocupação do país. Assim, foi fomentada a imigração de mão-de-obra europeia para a então Província do Rio Grande do Sul. Conforme Boni e Costa (1984), a partir de 1824 deu-se início a imigração alemã para a cidade de São Leopoldo/RS.

Quanto à região central e litorânea, estas já haviam sido povoadas, prevalecendo como base econômica a pecuária. Entretanto, havia áreas sem ocupação por contingentes de colonizadores, no Rio Grande do Sul, sobretudo na,

[...] metade norte, compreendendo a zona de floresta na planície, à margem dos grandes rios do estuário do Guaíba, a Encosta Nordeste da Serra e os matos do Alto Uruguai. [...] Relegara-se a mata virgem, de difícil exploração, requerendo contingentes maiores de mão-de-obra, tão escassa na época, e cujo modelo de ocupação sequer fora definido, por não se saber exatamente a que tipo de produção haveria de servir. Foi para estas regiões que foram enviados os imigrantes (BONI, COSTA, 1984, p. 38).

O ambiente encontrado em 1870 pelos imigrantes italianos diferenciava-se do que fora ocupado pelos alemães. Na ocasião em que estes chegaram ao Rio Grande do Sul, tiveram a opção de ocupar regiões mais planas e com maior proximidade dos núcleos urbanos. Aos italianos foram ofertados os terrenos acidentados na região nordeste do Estado, local este que possuía matas e fauna em abundância. Para incentivar a vinda de imigrantes, o governo brasileiro inicia uma campanha nas áreas mais pobres da Itália:

Foram os emissários do governo brasileiro, das Companhias de Colonização e, também, das Sociedades de Navegação que, por meio de uma bem orquestrada campanha, se encarregavam de fazer o agenciamento de imigrantes, inclusive estimulando o imaginário popular a identificar a América como il paese di cuccagna [...] (RIBEIRO, 2002, p. 65)

No período de 1850 a 1870, na Itália, expandia-se o capitalismo industrial. Em 1855 o governo estabeleceu impostos com valores expressivos, o que acarretou o endividamento dos pequenos proprietários que perderam as terras para o governo ou para os que possuíam mais terras. Nessa época, ocorreu também a mudança da produção artesanal para o processo de produção industrial, gerando desemprego e pobreza entre os trabalhadores. Guerras, excesso da população juntamente com as doenças endêmicas contribuíram para a perda das perspectivas por parte dos italianos em busca de uma melhor condição e qualidade de vida. Conforme Menezes (2012) isto fez com que muitos buscassem outros países que ofereciam terras e trabalho.

A migração para o Brasil foi uma das soluções para os italianos, uma vez que em território brasileiro existia a oportunidade de um recomeço em uma terra farta. De acordo com Ribeiro (2002, p. 66), este cenário constituído de forma imaginária para os italianos “[...] passa a ser sinônimo do lugar da realização das expectativas e aspirações populares, isto é, mais que uma referência geográfica, é um lugar utópico”.

Desse modo, a travessia do oceano, o balanço do navio, a alimentação deficiente, o desembarque e a preocupação com a bagagem, o cuidado com os demais membros da família e o clima diverso são alguns dos fatores que provocaram nos imigrantes modificações orgânicas e psíquicas que seriam agravadas no momento em que se instalaram nos lotes coloniais (RIBEIRO, 2002, p. 72).

Na Figura 1, vê-se o material de divulgação que foi utilizado na Itália para trazer italianos para o Brasil.

Figura 1 – Panfleto que os Agentes de Propaganda utilizavam para promover a emigração na Itália



Fonte: Bento Gonçalves, 2021.

A chegada dos imigrantes italianos aconteceu no porto do Rio de Janeiro/RJ, onde cumpriram o período de quarentena na “Casa dos Imigrantes”, esperando para serem realocados, com destino para diversas localidades do país. Aqueles vindos para o Rio Grande do Sul, chegavam de navio via Porto de Rio Grande, onde permaneciam enquanto eram separados em grupos, com destino a Porto Alegre, de onde posteriormente seriam enviados para as colônias. Os que foram destinados para Bento Gonçalves, antiga Colônia de Dona Isabel, percorreram em torno de 78 quilômetros em mulas ou até mesmo a pé até chegarem a um lugar de passagem, até o momento de serem encaminhados ao seu lote. Esses eram oriundos das regiões do Norte da Itália, conforme demonstra a Figura 2 em ordem numérica descendente.

Figura 2 – Regiões de procedência dos primeiros imigrantes vindos para Bento Gonçalves.



Fonte: Bento Gonçalves, 2021.

Ao chegarem ao Rio Grande do Sul, confrontaram-se com a diversidade local², tendo que passar por “[...] um processo de reintegração dos seus laços tradicionais. A grande distância entre os dois universos – o da aldeia natal e o da mata subtropical da serra gaúcha – não era apenas espacial, mas também social, tecnológica e econômica” (RIBEIRO, 2002, p.73). Além disso, perceberam que as terras estavam longe de ser como as do seu país de origem e muito diferente daquilo com o que sonhavam encontrar. Foram alocados em colônias que ficavam perto uma das outras, o que possibilitava o contato entre eles, sendo, principalmente, as capelas o local de convívio e culto. Também havia os filós, possibilitando a aproximação das famílias à noite e, principalmente, aos sábados. Durante esses encontros as mulheres aproveitavam

² De acordo com Guerra (2001, p. 14), “Quando os imigrantes italianos chegaram à serra, os povos caçadores e coletores de língua jê – os bugres – já haviam abandonado o local.”

para fiar, fazer a *dressa*, trançado de palha de trigo, introduzindo, também, a de milho, contar histórias às crianças, iniciar *la dota* (enxoval para o casamento)³, assim como realizar trocas de receitas, enquanto os homens costumavam jogar carta, cantar e tomar vinho. Dessa forma ocorria uma importante partilha de costumes entre os imigrantes italianos, uma vez procederem de diferentes regiões da Itália, com culturas diversas que, com o tempo, foram apropriadas por todos.

Adaptando-se ao local, alguns produtos como o trigo, a uva e o milho eram cultivados, no entanto, “[...] nenhum deles foi introduzido pelo imigrante peninsular, pois o Rio Grande do Sul já os cultivava desde os tempos das reduções jesuíticas, embora não em tais escalas” (BONI e COSTA, 1984, p. 86). Porém, o que destacou e caracterizou a colonização italiana no Rio Grande do Sul na chamada Serra Gaúcha, foi a produção de uva e vinho. O plantio era realizado pela família, com produção manual e processamento em barris de madeira, diverso do que ocorre atualmente, nas pequenas e grandes vinícolas.

Outra característica dos povoadores italianos que tem destaque é a arquitetura de suas construções. Por exemplo, as residências em sua maioria, possuíam porões de pedra de basalto, os quais eram utilizados como cantina para o processamento e armazenamento dos vinhos.

[...] para a construção da casa, escolhiam preferentemente uma encosta onde pudessem cavar e construir um amplo porão. Nele guardavam as pipas de vinho, os instrumentos de trabalho, a vinagreira e os utensílios para os animais de transporte, tais como pelegos, selas, cabrestos etc. (PARIS, 1994, p. 40).

A partir da contextualização da chegada dos imigrantes italianos no Rio Grande do Sul, na próxima sessão são apresentados os primeiros passos para o crescimento e desenvolvimento econômico de Bento Gonçalves, tendo como um dos vetores, as estradas e linhas férreas, até chegar ao objeto de estudo deste artigo — a Ferrovia do Vinho.

As estradas tradicionais e as linhas férreas: crescimento e desenvolvimento econômico de Bento Gonçalves

Segundo Frosi e Mioranza (1975), em 1870 foram fundadas as Colônias Dona Isabel, atual Bento Gonçalves, e Conde D’Eu, hoje, Garibaldi, cujos nomes foram em homenagem à filha de D. Pedro II e ao seu cônjuge. No entanto, foi a partir de 24 de dezembro de 1875 que os imigrantes começaram a chegar à Colônia Dona Isabel, ali iniciando suas vidas, construindo suas residências nos lotes que lhes foram destinados. Em 1892, após a queda do Império e com o novo governo do Rio Grande do Sul, a Colônia Dona Isabel foi denominada como Bento Gonçalves, em homenagem ao General Bento Gonçalves da Silva, presidente da República do Rio-Grandense proclamada em 1836 Durante a Guerra dos Farrapos.

Após a chegada dos imigrantes, e partir do momento que já estavam estabelecidos com a consolidação de suas atividades produtivas, começaram a construir suas casas, as quais seriam permanentes, utilizando de materiais elaborados artesanalmente (pedras irregulares ou talhadas, tábuas serradas por eles mesmos), e ao longo dos anos foram aperfeiçoando suas edificações, inclusive para armazenagem e venda dos seus produtos. Foi na Linha Palmeiro que os imigrantes iniciaram suas atividades, através da construção de um moinho, ferraria e vendas que atendiam a todos os viajantes que passam por ali.

3 Conforme Guerra (2001).

Em meados de 1881, ocorreu a abertura da primeira estrada de rodagem, com o nome de Buarque de Macedo, a qual ligava as colônias Dona Isabel (Bento Gonçalves), Conde D' Eu (Garibaldi) e Alfredo Chaves (Veranópolis).⁴ Esta passava no meio da Linha Palmeiro.

Na Figura 3, pode-se observar o Prédio Arthur Renner - Depósito de cereais e venda de produtos coloniais (1924), que prestava serviço à população local.

Figura 3 – Prédio Arthur Renner – Depósito de cereais e venda de produtos coloniais (1924)



Foto: Bento Gonçalves, 2021.

Com o desenvolvimento da região, Bento Gonçalves tornou-se um local de passagem importante para a ligação com o a região Sudeste do País e, em 1919, foi inaugurada a primeira linha férrea entre a cidade de Porto Alegre e Bento Gonçalves (ver Estação na Figura 4). A energia elétrica chegou à cidade logo em seguida, no ano de 1922 e, posteriormente, em 1927, foi inaugurado o seu primeiro hospital. A Rua Marechal Deodoro foi a primeira via pública a ser calçada no ano de 1940 e a rádio difusora ZYQ 5 (emissora de rádio) foi fundada em 15 de novembro de 1947. (JORNAL SEMINÁRIO, 2013).

A partir de 1940, a indústria cresceu ganhando espaço através da ramificação de frentes de trabalho, gerando novos empregos e substituindo a função inicial da agricultura. Esse processo de industrialização despertou o interesse de novos contingentes de trabalhadores, inclusive pessoas de outros municípios limítrofes. Com essa movimentação econômica despertada na região, houve o aumento da circulação do dinheiro e conseqüentemente uma mudança dos hábitos e costumes dos moradores, bem como do poder de compra e consumo. A partir desse cenário, chegaram a Bento Gonçalves as primeiras casas bancárias: o Banco de Pelotas e o Banco Nacional do Comércio.

Logo no início da década de 50, Bento Gonçalves possuía uma população estimada de 23.340 habitantes, divididos em torno de 6.280 pertencentes à zona urbana e 17.060 à zona rural e suburbana. Na

⁴ É considerada a mais antiga via do Rio Grande do Sul a ligar Montenegro até o Estado de Santa Catarina. A via RST 470 passou a chamar-se de BR 470 em março de 2015.

economia, o setor agrícola se destacava principalmente com a produção vitivinícola - além da agricultura de subsistência. (BENTO GONÇALVES, 2021). Em 1955, foi iniciada a fabricação de móveis artesanais com produtos diferenciados pela sua qualidade e estilo próprio. Mais tarde, no início dos anos 1960, Bento Gonçalves tornou-se berço da maior indústria de acordeões da América Latina — a Todeschini. A fabricação desses instrumentos, além de atenderem ao mercado nacional, possuía forte presença no mercado externo, principalmente no México, país que consumia além dos acordeões, também as escaletas. Um dos grandes aportes para o desenvolvimento econômico do município foi o da produção de vinho que contribuiu, também, para o crescimento do turismo, tendo como grande evento, a Festa Nacional do Vinho (FENAVINHO) iniciada em 1967 (JORNAL DO COMÉRCIO, 2020).

Figura 4 – Estação Férrea de Bento Gonçalves



Foto: Bento Gonçalves, 2021.

Em se tratando das atividades turísticas, a próxima sessão irá abordar de forma mais detalhada o início das ferrovias com uma contextualização histórica no recorte mundial, Brasil, Rio Grande do Sul até chegar em Bento Gonçalves, suas principais rotas de ligação e o legado que ficou após a sua desativação para fins do transporte de cargas.

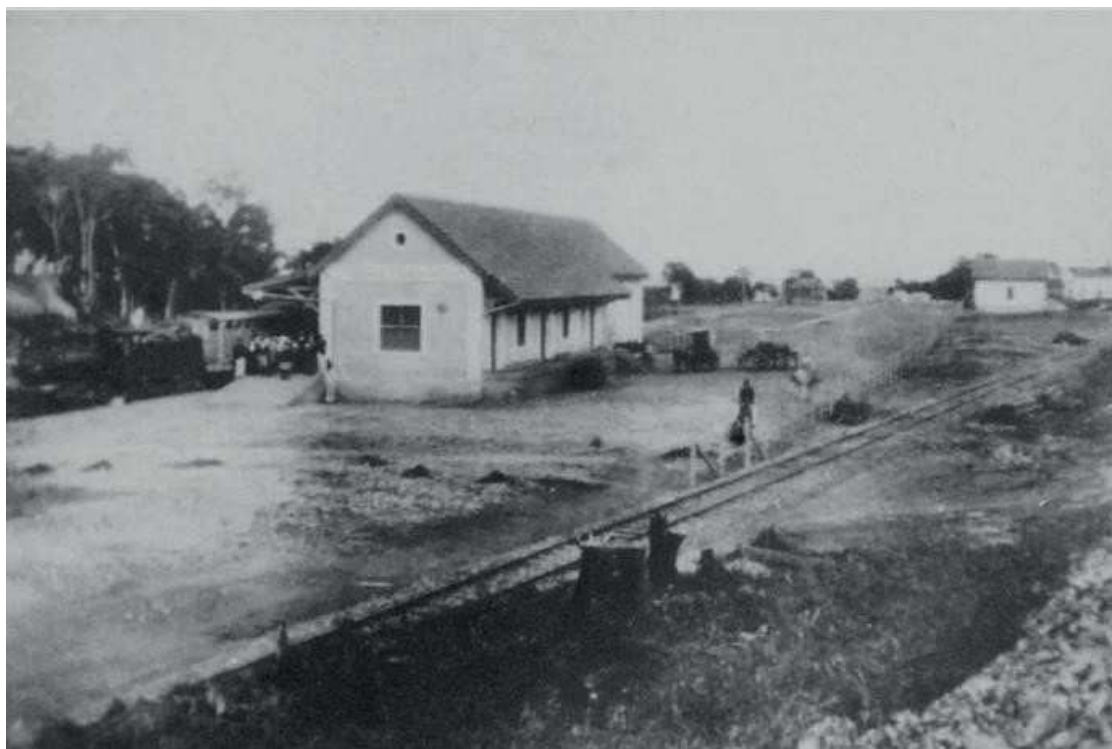
O legado da Ferrovia do Vinho

Durante o século XIX, foi na Inglaterra que surgiram e se expandiram as ferrovias, as quais foram adotadas na Europa e demais continentes, fortalecendo desta forma as economias, a redução dos trajetos e ocasionando novas fontes de riquezas e de renda. Para Ransolin (1999), as ferrovias estavam diretamente destinadas ao transporte de minérios, com início das operações na Europa para o transporte do carvão das minas para as fundições.

No Brasil, a sua implementação foi possível através da concessão de vantagens econômicas e comerciais para investidores estrangeiros que custeassem a construção e a manutenção de estradas de ferro. Durante o Brasil Império, período em que o governo central procurava unificar os territórios do país, foi autorizado o início da construção das primeiras ferrovias do país (consideradas estratégicas para essa finalidade). O primeiro trecho foi inaugurado em 1854, na província do Rio de Janeiro fruto da iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, que veio a se tornar Barão de Mauá.

De acordo com Dias (1986), a história das ferrovias no Rio Grande do Sul, teve início em 1866 quando a Assembleia Provincial debateu as alternativas possíveis para solucionar os desafios de efetuar o escoamento de gêneros das zonas colônias alemãs do Vale do Rio dos Sinos via Porto da capital, Porto Alegre. A empresa New-Hamburg foi a responsável pela primeira linha ferroviária no Estado do Rio Grande do Sul, ligando Porto Alegre a São Leopoldo em 1874. Em 1909 começaram as obras de construção da linha férrea que fazia ligação com os municípios de Bento Gonçalves, Garibaldi e Carlos Barbosa. Concluída em 1919, ficou conhecida como a Ferrovia do Vinho. A Figura 5 mostra a estação de Bento Gonçalves logo após a sua inauguração ainda em 1919.

Figura 5 – Estação de Bento Gonçalves – 1919

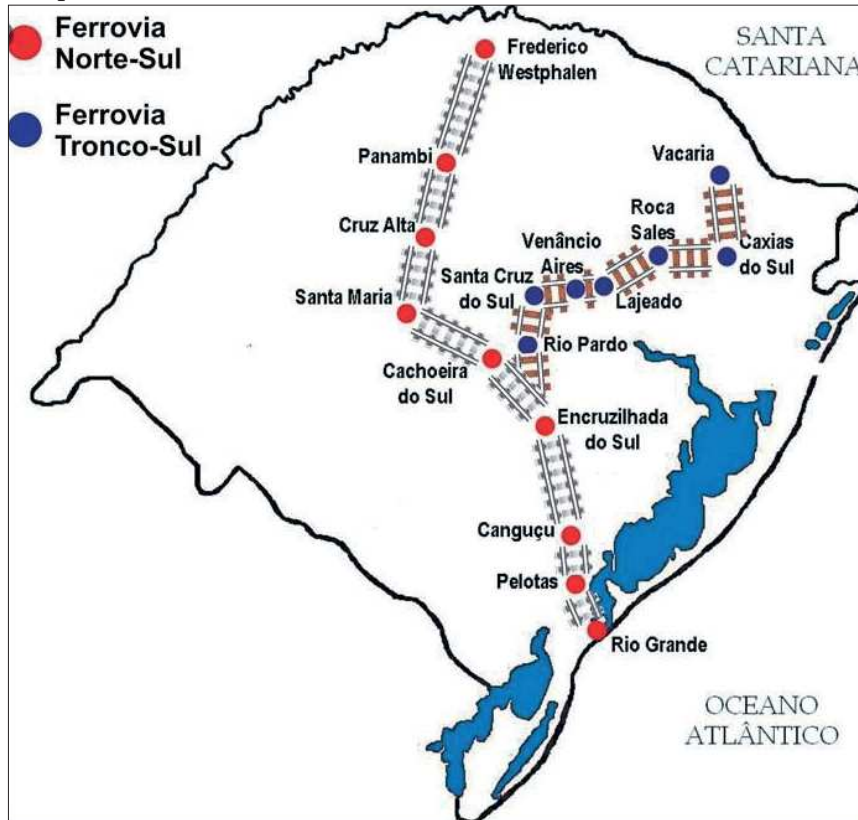


Fonte: Bento Gonçalves, 2021.

Segundo Cardoso e Zamin (2002), o município de Bento Gonçalves teve quatro estações ferroviárias secundárias, provavelmente construídas na década de 1970, como partes integrantes do Tronco Principal Sul. As duas principais estações ferroviárias secundárias foram a do Km 2 e a de São Luiz, compreendidos no trecho Bento Gonçalves-Jaboticaba que, além do valor econômico que representou na época de sua criação e utilização por vários anos, tornou-se palco para o passeio denominado Ferrovia do Vinho.

A construção do Tronco Principal Sul foi obra do Exército, mais especificamente, do 1º Batalhão Ferroviário, cujas obras tiveram significativa importância, principalmente para a população da região do rio das Antas, porque se constituiu no único acesso ferroviário àquela região. Com a construção do Tronco Principal Sul, o trecho entre São Paulo/SP e Porto Alegre/RS foi reduzido em 690 km. A Figura 6 demonstra o Tronco Sul que liga Bento Gonçalves a outros municípios.

Figura 6 – Tronco Principal Sul – Linha Férrea



Fonte: Bento Gonçalves, 2021.

De acordo com Fortes (1964), o percurso ferroviário de Bento Gonçalves à Jaboticaba, região pertencente a esse município, em direção à Veranópolis, teve no passado sua utilização para fins turísticos e incorporada ao passeio Ferrovia do Vinho. A Maria Fumaça transportou passageiros até a década de 1970 e cargas até 1990. Logo após, passou a ser explorada unicamente para o turismo, revitalizada pela empresa Giordani, de 1992 até os dias atuais.

A Ferrovia do Vinho é um espaço de memórias, de certa forma imaginário, com construções memoriais enquadradas como costumes típicos dos imigrantes italianos, reproduzidos aos turistas através da viagem de trem em locomotivas à vapor, que iniciam já na chegada daqueles, passando por encenações teatrais, músicas típicas, gastronomia e outros. O passeio conta com diversos parceiros locais que, junto com a população, abraçam a ideia de cultivar e divulgar as práticas culturais ancestrais. A Ferrovia possui outros trechos sob a responsabilidade do estado do Rio Grande do Sul, que fazem ligações com a cidade de Caxias do Sul, no entanto, essas estão inativas, sem utilização para nenhum outro tipo de finalidade ou projeção de uso a curto e médio prazo.

Considerações finais

As estradas de ferro secundárias do eixo sul serviram ao processo de desenvolvimento local e, posteriormente, quando não mais utilizadas para fins de transporte de mercadorias, tornaram-se roteiro turístico, o qual reconstrói práticas culturais dos imigrantes italianos que se fixaram na região. Para tanto, contribuiu a desativação das linhas férreas da localidade em questão. Desta forma, a Ferrovia tornou-se ponto turístico, possibilitando o uso de referências culturais dos modos de ser e de fazer dos imigrantes italianos.

A Ferrovia do Vinho passa a ter outra funcionalidade, constituindo-se como um caminho do imaginário com representações sobre a região e sobre seus habitantes, e como suporte de etnicidade. Quanto a esta, é construída na interação entre grupos sociais, portanto, sujeita a constantes transformações. Permanece um núcleo, fruto de constantes lembranças, mas sem ser estática. Ao contrário, é relacional, dinâmica, mas com a construção de fronteiras — neste caso, os italianos e os não italianos, tendo por base aquilo que é compreensível para todos e os sentimentos de pertencimento, organizando sua distinção frente aos demais. Assim, os descendentes dos imigrantes italianos apelam para aquilo que os diferencia, selecionando traços culturais como a língua, os saberes, os modos de fazer e ser. Esses elementos têm auxiliado a fomentar o desenvolvimento do município de Bento Gonçalves em diversas frentes, inclusive através do turismo.

Referências

- BENTO GONÇALVES. **História da imigração**. Disponível em: <<http://www.bentogoncalves.rs.gov.br/a-cidade/historia-da-imigracao>>. Acesso em 20 jan. 2021.
- BONI, L. de; COSTA, R. **Os italianos do Rio Grande do Sul**. 3 ed. Caxias do Sul: Correio Riograndense, 1984.
- BURNS, P. M. **Turismo e antropologia**: uma introdução. Traduzido por: Dayse Batista. São Paulo: Chronos, 2002. Tradução de: An introduction to tourism & anthropology.
- CARDOSO, A.; ZAMIN, F. (Org.). **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul**: inventário das estações 1874-1959. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do RS. Porto Alegre: Palotti, 2002.
- DIAS, J. R. de S. **Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul**: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Ed. Rios, 1986.
- FORTES, A. B. **Histórico da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. [s.n.t.], 1964.
- FROSI, V. M.; MIORANZA, C. **Imigração Italiana no Nordeste do Rio Grande do Sul**: Processos de formação e evolução de uma comunidade italo-brasileira. Caxias do Sul: Editora Movimento, 1975.
- JORNAL DO COMÉRCIO. Cultura: instrumento musical caro aos gaúchos, a gaita chegou ao estado com os imigrantes. 20 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.jornaldocomercio.com/_conteudo/cultura/2020/05/739869-instrumento-musical-caros-gauchos-a-gaita-chegou-ao-estado-com-os-imigrantes.html>. Acesso em 15 jan. 21.
- JORNAL SEMINÁRIO. Bento Gonçalves. ed. 2968. 13 outubro de 2013. Disponível em: <https://issuu.com/jornalsemanario1/docs/jornal_seman__rio_40429243b77d15>. Acesso em 24 jan. 2021.
- LARAIA, R. de B. **Cultura**: um conceito antropológico. 17.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- ORTIZ, R. **Mundialização e cultura**. 4.ed. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- PARIS, A. de. **Bento Gonçalves**: ontem e hoje. Arquivo Público e Histórico Municipal de Bento Gonçalves. 1994.
- POUTIGNAT, P.; STREIFF-FENART, J.. **Teorias da etnicidade**. São Paulo: UNESP, 1997.

POZENATO, J. C. **Processos culturais na região de colonização italiana do Rio Grande do Sul**. Caxias do Sul: EDUCS, 1990.

RANSOLIN, A. F. As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): um estudo comparativo. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Centro de Ciências Humanas, Programa de Pós Graduação em História, **Dissertação** (Mestrado), 1999.

RIBEIRO, C. M. P. J. **Festa & Identidade: como se fez a festa da uva**. Caxias do Sul: EDUCS, 2002.

SANTOS, R. J. dos. **Antropologia para quem não vai ser antropólogo**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2005.

GUERRA, D. Os múltiplos saberes do colono ítalo-brasileiro da encosta superior do Nordeste do Rio Grande do Sul. **Monografia** (Especialização em Desenvolvimento Rural e Agroecologia) -. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2001. Disponível em: <http://www.emater.tche.br/site/arquivos_pdf/teses/mono_Diogo_Guerra.pdf>. Acesso em abril 2021.

Submetido em: 17.02.2021

Aceito em: 31.08.2021