

CURSO

INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA TAQUARA-CANELA

Wanderley Cavalcante
Eduardo da Silva Weber
Alex Juarez Müller



AULA

1

A MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL (PANORAMA HISTÓRICO)

Realização:

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA



MINISTÉRIO DA
CULTURA



AULA 1

A MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL (PANORAMA HISTÓRICO)

O mundo sobre trilhos: do vapor à transformação regional

Imagine o impacto de ver, pela primeira vez, uma locomotiva a vapor cruzando o horizonte no século XIX. Para o mundo daquela época, em plena Revolução Industrial, o trem foi muito mais que um transporte: foi o símbolo máximo de que o tempo estava acelerando e as distâncias, encolhendo.

Mas o caminho que os trilhos percorreram não foi igual para todos. Enquanto na Europa a ferrovia unia nações, em países como o Brasil ela nasceu com uma missão específica: buscar as riquezas do interior (como o café, a madeira e o algodão) e levá-las direto para o porto. Não era um plano para conectar o país de ponta a ponta, mas sim para conectar nossos produtos ao mercado mundial.

No Rio Grande do Sul, essa história ganhou contornos épicos. Entre vales e serras, o progresso foi esculpido no braço, com o suor de milhares de trabalhadores que ergueram pontes e túneis em cenários desafiadores. O apito do trem passou a ditar o ritmo da vida: onde o trilho chegava, nasciam vilas, o comércio pulsava e as comunidades se conectavam.

Hoje, convidamos você a embarcar nessa viagem pelo tempo para entender como esse caminho de ferro e carvão transformou o mapa e a alma do território gaúcho.



Este curso é baseado no livro
"História e Memórias dos
Tempos do Trem - Gramado-
RS e a Linha Taquara-Canela"



Nesta aula veremos:

- A primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul
- A evolução da implantação da malha ferroviária histórica no estado
 - A ação do capital estrangeiro (ingleses, belgas, norte-americanos)
 - 1905: criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) - unificação da rede e arrendamento à empresa belga *Auxiliaire*
 - A VFRGS sob controle do governo do estado a partir de 1920
 - A passagem da rede para o governo federal (Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA) - 1959
- O rodoviarismo e o declínio ferroviário

Introdução

Sejam bem-vindos.

A Aula 1 apresenta a formação da malha ferroviária no Rio Grande do Sul, através de um panorama didático da evolução da ferrovia gaúcha, seus marcos históricos e principais direcionadores, no contexto de modernização e integração territorial.

A abordagem aqui utilizada objetiva ser uma "porta de entrada", um sobrevoo sobre diversos aspectos históricos mais gerais relacionados ao tema.



BONS ESTUDOS!!!

A primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul

O ano de 1874 marcou o início do "tempo das ferrovias" em terras gaúchas, com a inauguração da linha Porto Alegre-São Leopoldo. Ao longo dos 50 anos seguintes, a maior parte da infraestrutura da malha histórica do estado estava pronta.

A primeira estrada de ferro do estado, inaugurada no dia 14 de abril de 1874, foi a linha Porto Alegre a São Leopoldo com 33.756 metros de extensão e duas estações intermediárias (Canoas e Sapucaia).

Em 1876 o trecho foi ampliado em mais 9 km até Novo Hamburgo.

A construção foi iniciada em 1871, através de contrato com a firma inglesa *Porto Alegre and New Hamburg Brazilian Railway Company Limited*.



Composição atravessando a ponte sobre o Rio dos Sinos, em São Leopoldo.



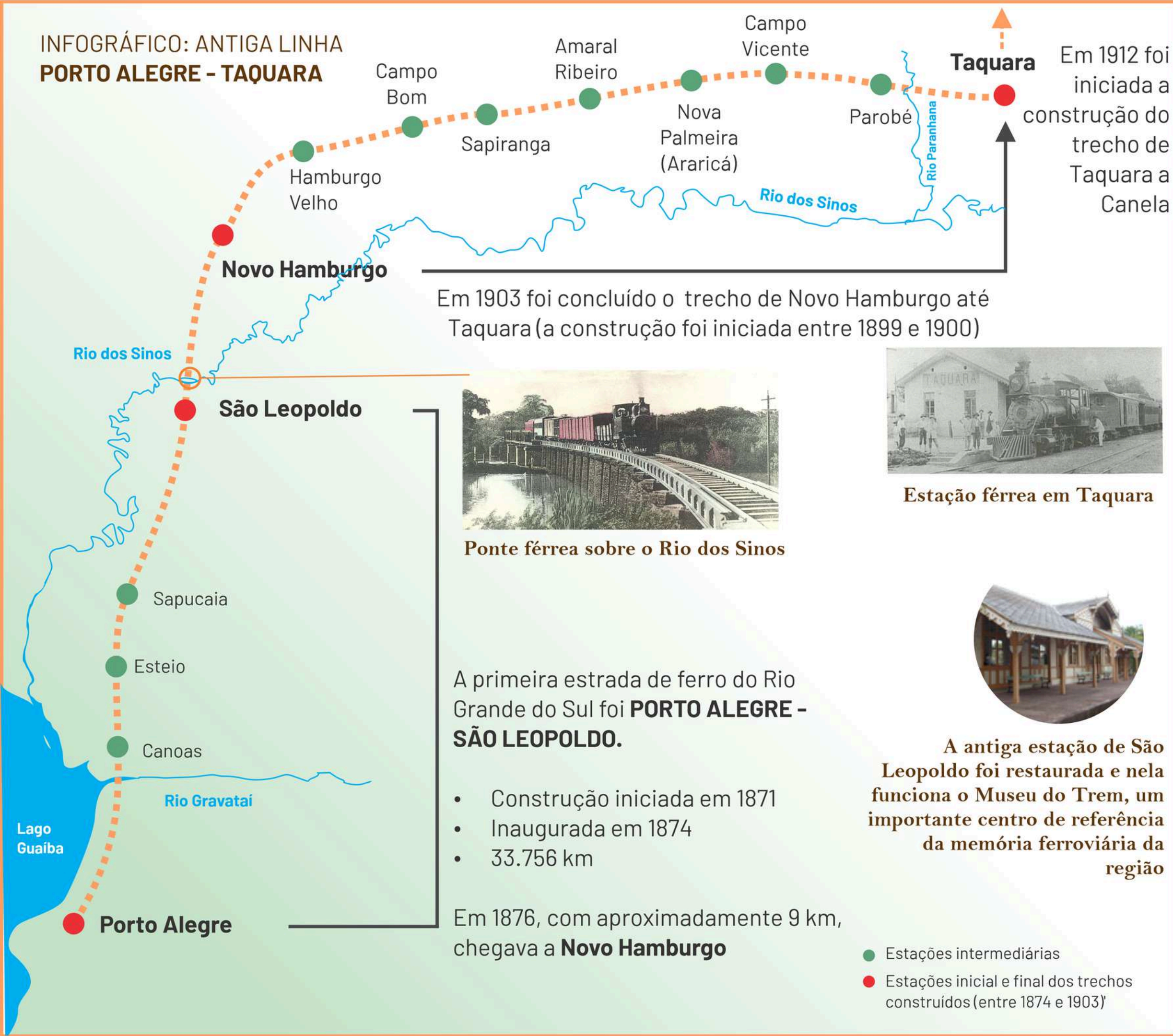
Locomotiva a vapor fabricada pela DUBS (Inglaterra) . Uma das que trafegou na Linha Porto Alegre - Novo Hamburgo - Taquara - Canela.

Centro de Preservação da História
Ferroviária do RGS



Pá com gravação alusiva ao início das obras (novembro de 1871) da primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul. "Com esta pá cortou o Exmo. Sr. Presidente da Província Conselheiro Jerônimo Martiniano Figueira de Mello o primeiro torrão de terra com que inaugurou ... os trabalhos da primeira Estrada de Ferro com que foi dotada a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul..."

INFOGRÁFICO: ANTIGA LINHA PORTO ALEGRE - TAQUARA



Prolongamento até Taquara

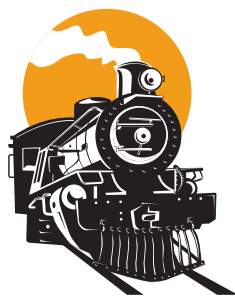
- Em 1897 foi aberta concorrência pública para o prolongamento da estrada de ferro até Taquara, vencida em 1899 pela firma João Corrêa & Irmão e Augusto Carlos Legendre.
- O trecho Novo Hamburgo-Taquara foi inaugurado em 15 de agosto de 1903, então com seis estações intermediárias: Hamburger-Berg, Campo Bom, Saporanga, Nova Palmeira, Campo Vicente e Parobé.
- Mais tarde, a partir de 1912, foi iniciada a ampliação em direção à serra, que atingiria Várzea Grande (localidade de Gramado) em 1919 e Canela em 1924.



Logotipo e recorte do jornal 'A Federação', de 17 de agosto de 1903, anunciando a inauguração da via férrea de Novo Hamburgo à Taquara. A Federação era o jornal oficial do Partido Republicano Rio-Grandense (o PRR), de Júlio de Castilhos e Borges de Medeiros.

A evolução da implantação da malha ferroviária no estado

No ano de 1872, dois anos antes da inauguração da linha pioneira, foi apresentado ao governo imperial o “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, assinado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara. A partir deste projeto, até as primeiras décadas do século XX, foi implantada uma rede de linhas e ramais baseadas em **quatro troncos principais**:



- **Porto Alegre - Uruguaiana**
- **Rio Grande - Bagé**
- **Santa Maria - Marcelino Ramos**
- **Barra do Quaraí - Itaqui**

O projeto tinha como espinha dorsal uma linha que interligasse a capital com a fronteira oeste do estado (Porto Alegre - Uruguaiana). Além dos objetivos econômicos, de integração e penetração no interior e de garantia de um comércio nacional (como, por exemplo, o combate ao contrabando e à evasão de riquezas do país), tinha evidentes objetivos militares e estratégicos, de povoamento e defesa das fronteiras do sul do país.

Em 1873, foi assinado o decreto que autorizava a construção da Porto Alegre - Uruguaiana (o tronco Centro) e da Rio Grande - Bagé (chamada no projeto de tronco Sul).

Com o avanço das linhas principais (troncos), foram construídos a partir deles outros segmentos (‘ramais’) como, por exemplo, o ramal Montenegro em direção a Caxias do Sul (1910) e Bento Gonçalves (passando por Carlos Barbosa) e os ramais que atingem São Borja (1938) e Santo Ângelo a partir de Dilermando de Aguiar, com bifurcação em Santiago.



Malha em 1959 (época em que a rede estava sendo encampada pela Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA)

TRONCO CENTRAL PORTO ALEGRE - URUGUAIANA

- Ramais:
- Montenegro - Caxias do Sul (sub-ramal Carlos Barbosa - Bento Gonçalves)
 - Ramiz Galvão - Santa Cruz do Sul
 - Dilermando de Aguiar - Santiago - São Borja
 - Dilermando de Aguiar - Santiago - Santo Ângelo
 - Cacequi - Santana do Livramento
 - Alegrete - Quaraí
- Início da construção: 1877, a partir de Santo Amaro, em direção à fronteira. Entre Santo Amaro e Porto Alegre utilizou-se a navegação pelo rio Jacuí até 1910.
 - Chega em Cachoeira do Sul em 1883
 - Em 1885 chega a Santa Maria
 - Chega em Uruguaiana em 1907
 - Em 1910 foi concluído o trecho Santo Amaro-Barreto-Montenegro, fechando a ligação terrestre da fronteira oeste com a capital, via São Leopoldo.
 - Em 1938, foi criada a Variante Barreto-Diretor Pestana, uma ligação 50 quilômetros mais curta entre Porto Alegre e o tronco central.

BARRA DO QUARAÍ - ITAQUI - SÃO BORJA

- Autorizada a construção em 1877
- Trecho Barra do Quaraí-Itaqui foi concluído em 1888 (funcionou isolado até 1907, com a conclusão da Uruguaiana).
- Depois foi estendida até São Borja

A construção ficou a cargo da empresa inglesa *Brazil Great Southern Railway Company Limited* (que ficou conhecida com BGS).

TRONCO NORTE SANTA MARIA - MARCELINO RAMOS

Ramal: Cruz Alta - Santa Rosa (181km)

- Construção iniciada em 1889
- Trecho Santa Maria - Cruz Alta (160 km) concluído em 1894
- Trecho Cruz Alta - Passo Fundo: conclusão em 1898
- Em 1910, chegou a Marcelino Ramos (532km), que passou a ser a **ponta fronteira entre a malha gaúcha e os estados de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (ferrovia Rio Grande - São Paulo)**

Após diversas transferências nas concessões, essa linha ficou, a partir de 1894, sob o comando da empresa belga *Compagnie de Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*.

LINHA PORTO ALEGRE - SÃO LEOPOLDO - TAQUARA - CANELA

TRONCO SUL RIO GRANDE - BAGÉ - CACEQUI

- Ramais:
- Pelotas - Canguçu
 - Basílio - Jaguarão
 - São Sebastião - Santana do Livramento
 - Junção - Vila Siqueirai

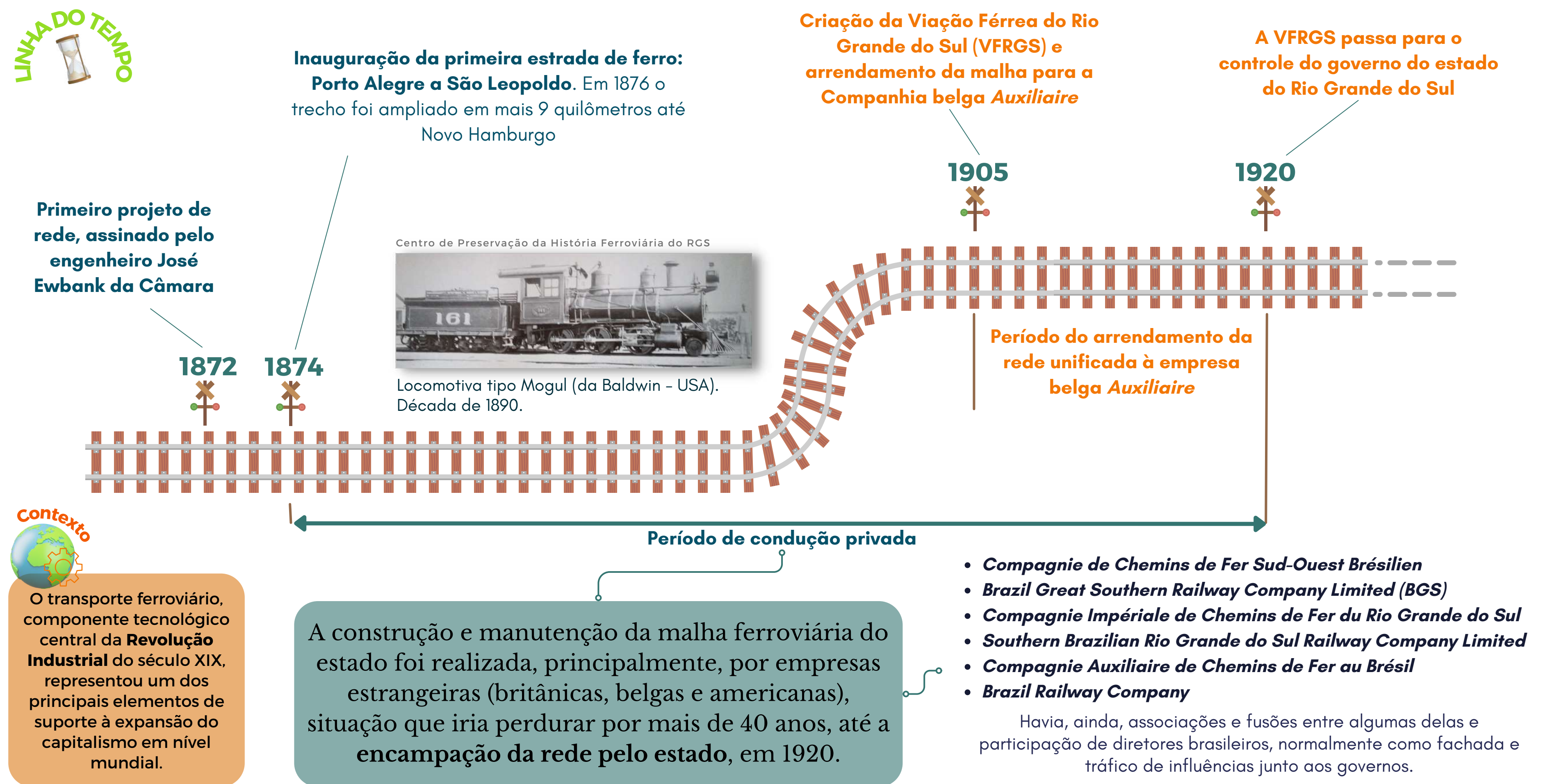
- Rio-Grande-Bagé: concluída em 1884 (280,5 km)
- Em 1896, foi prolongada até Cacequi (mais 210 km), interligando os troncos Central e Sul

Rio Grande, Pelotas e Bagé representavam o tripé econômico conhecido como porto-charque-gado. Após passar por empresários brasileiros, a concessão da construção dessa linha ficou com a *Compagnie Impériale de Chemins de Fer du Rio Grande do Sul*, que se fundiu depois, com a *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited*.



Nota: a classificação de Linhas e Ramais segue a adotada pelo levantamento do IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do RS) de 2002
(Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações - 1874 - 1959).

A ação do capital estrangeiro (ingleses, belgas, norte-americanos)



A ação do capital estrangeiro (ingleses, belgas, norte-americanos)



O mecanismo do capitalismo industrial (Séc. XIX - XX)

As ferrovias no Rio Grande do Sul e no Brasil não foram apenas meios de transporte, mas ferramentas de expansão financeira das potências centrais.

- O binômio **Ferrovia-Porto**: A malha foi desenhada para ligar áreas de produção agrícola e extrativista diretamente aos portos, facilitando a exportação de matérias-primas e a importação de manufaturados.
- A "via de mão dupla" do capital:
 - Saída: Matérias-primas baratas para a Europa/EUA.
 - Entrada: tecnologia, máquinas e dívidas para o Brasil.

Centro de Preservação da História Ferroviária do RGS



Locomotiva da Auxiliaire. Décadas de 1900-1910.

O ciclo de dependência e lucratividade estrangeira

A implantação priorizou o lucro imediato sobre a qualidade técnica:

- **Monopólios e isenções**: Contratos com cláusulas de exclusividade e isenção de impostos alfandegários.
- **Negligência técnica**: Uso de materiais inferiores e traçados mal planejados para reduzir custos de obra e maximizar dividendos.
- **Endividamento público**: O Estado financiava as obras com empréstimos tomados dos próprios países investidores, gerando juros sobre juros.

Consequências:

- **Infraestrutura frágil** que exigia manutenção constante (novos gastos).
- **Estatização**: O fracasso do modelo privado estrangeiro em integrar o Estado levou à unificação da rede (VFRGS em 1905) e à posterior encampação pelo Governo do Estado em 1920.



Os britânicos investiam seu capital com toda segurança do retorno, vendiam todo material necessário com isenções aduaneiras, não tinham concorrência, endividavam o Estado, em seguida faziam empréstimos a juros altos para pagamento da dívida pública. [...] os ingleses lucravam de forma direta com a venda de material ferroviário, combustível, pontes e estações inteiras e, principalmente de forma indireta, com a corrente comercial inglesa de manufaturados. A contrapartida para este lucro fantástico era muito pequena.
(RANSOLIN, 1999, p.13)

1905 Criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) - unificação da rede e arrendamento à Auxiliaire

Na tentativa de se criar um sistema com um controle centralizado e planejado, que corrigisse a situação caótica anterior sob a administração de diversas empresas, em 1905 o governo promoveu a unificação da rede, com a criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS).

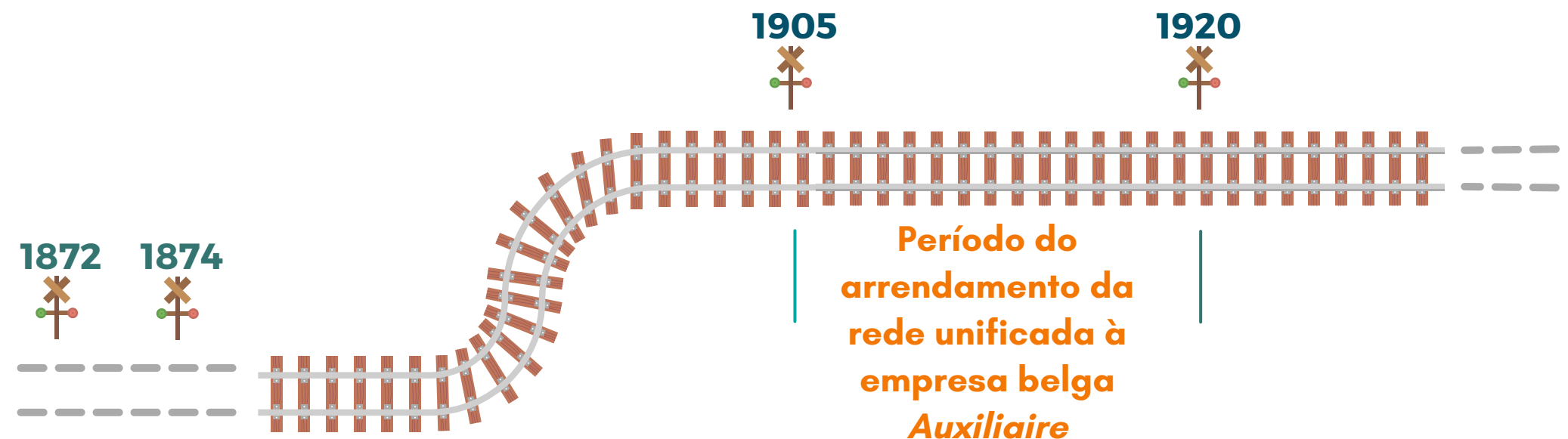
Esta, como concessão pública sob controle da União, foi arrendada no mesmo ano a uma única empresa: a belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*.

- A Auxiliaire passou a ter o controle da maior parte da malha, em um contrato que deveria durar 53 anos. A unificação e o arrendamento à Auxiliaire, contudo, não trouxeram os resultados esperados.



Criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) e arrendamento da malha para a companhia belga Auxiliaire

A VFRGS passa para o controle do governo do estado do Rio Grande do Sul

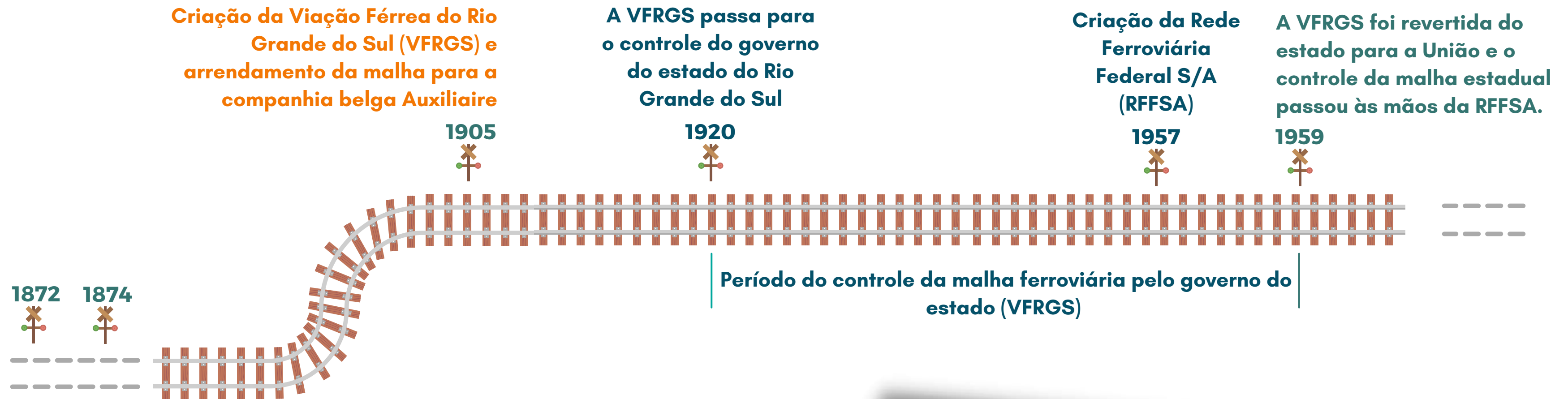


Ao longo dos anos seguintes, aumentavam as reclamações de usuários e do setor produtivo: **agravamento das condições de tráfego, acidentes causados pela infraestrutura inadequada, falta de vagões, atrasos constantes, mercadorias paralisadas por meses nos depósitos e estações, perdas de colheitas, falta de combustível, tarifas altas e toda uma série de insatisfações crescentes.**

Em 1911, em uma tentativa de contornar a crise, a Auxiliaire vende 75% de suas ações à norte-americana *Brazil Railway Company*, de Percival Farquhar, o “dono do Brasil”, unificando-se ao 'Sindicato Farquhar' até 1919.

Toda essa situação refletia-se nos setores operários (**condições de trabalho, salários, acidentes** etc,) que desembocaram nas famosas paralisações de julho e de outubro de 1917.

1920 A VFRGS sob controle do governo do estado



Em 1920, o contrato com a Auxiliaire foi encerrado e a VFRGS foi encampada pelo estado.

A VFRGS contava então com cerca de 2.329 quilômetros de estradas em funcionamento e cerca de 1.088 quilômetros de rede em construção ou com tráfego provisório.

Com a administração estadual, inicia-se uma fase de investimentos e reorganização administrativa.

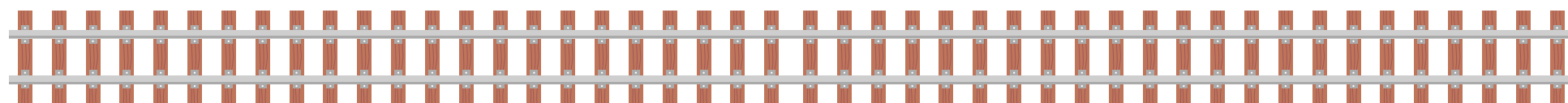


Capa de Guia de Turismo da VFRGS (1943).

1920 A VFRGS sob controle do governo do estado

A VFRGS passa para o controle
do governo do estado do Rio
Grande do Sul

1920



Período do controle da malha ferroviária pelo governo do
estado (VFRGS)



"Valendo-se de um aporte financeiro do governo estadual de cerca de 10.000 contos de réis...muitos investimentos puderam ser realizados pela nova administração visando a sua recuperação. Entre eles, destacaram-se a construção de novos pátios de manobras; novas redes telegráficas; adaptação de locomotivas para o consumo de carvão nacional e fuel-oil; aquisição de novas locomotivas; investimento nas oficinas visando a construção de vagões e reformas das locomotivas; utilização de pedra britada nas linhas; troca de trilhos; reformas de pontes e aumento da velocidade dos trens, entre outras medidas adotadas."
(FLÔRES, 2005, p.134)



Museu do Trem - Gramado-RS

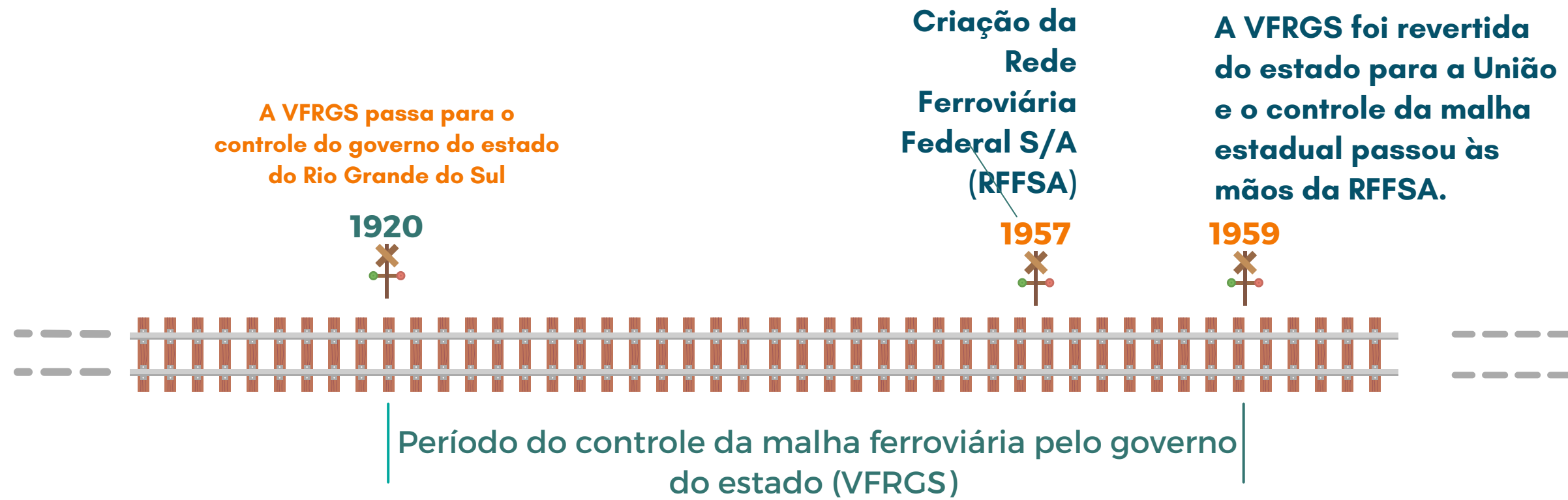
"No período de 1920 até meados da década de 40, o patrimônio da estrada aumentara... Nesse período as cargas principais eram de cereais, gado em pé, madeira, banha, vinho e produtos manufaturados."
(ALVARES, 1995, p.89) , p.94)

"Diversas locomotivas foram sendo adquiridas, iniciando-se em 1952 a operação de automotrizes, em 1953, as Diesel-Hidráulicas e em 1957 as Diesel Elétricas."

(ALVARES, 1995, p.89)



1959 A passagem da rede para o governo federal (Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA)



Em 1957, sob a presidência de Juscelino Kubitschek, o governo federal criou a REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A (RFFSA). Dois anos depois a VFRGS foi revertida do estado para a União e o controle da malha estadual passou às mãos da RFFSA.

- Iniciou-se então um processo de reestruturação da rede estadual e nacional e de desativação de linhas consideradas deficitárias.

O tráfego entre Taquara e Canela foi desativado em março de 1963. Entre Novo Hamburgo e Taquara foi encerrado em novembro de 1964 e entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, em dezembro de 1966.



Placa de identificação de patrimônio com logotipo da RFFSA (Década de 1960)

O rodoviarismo e o declínio ferroviário

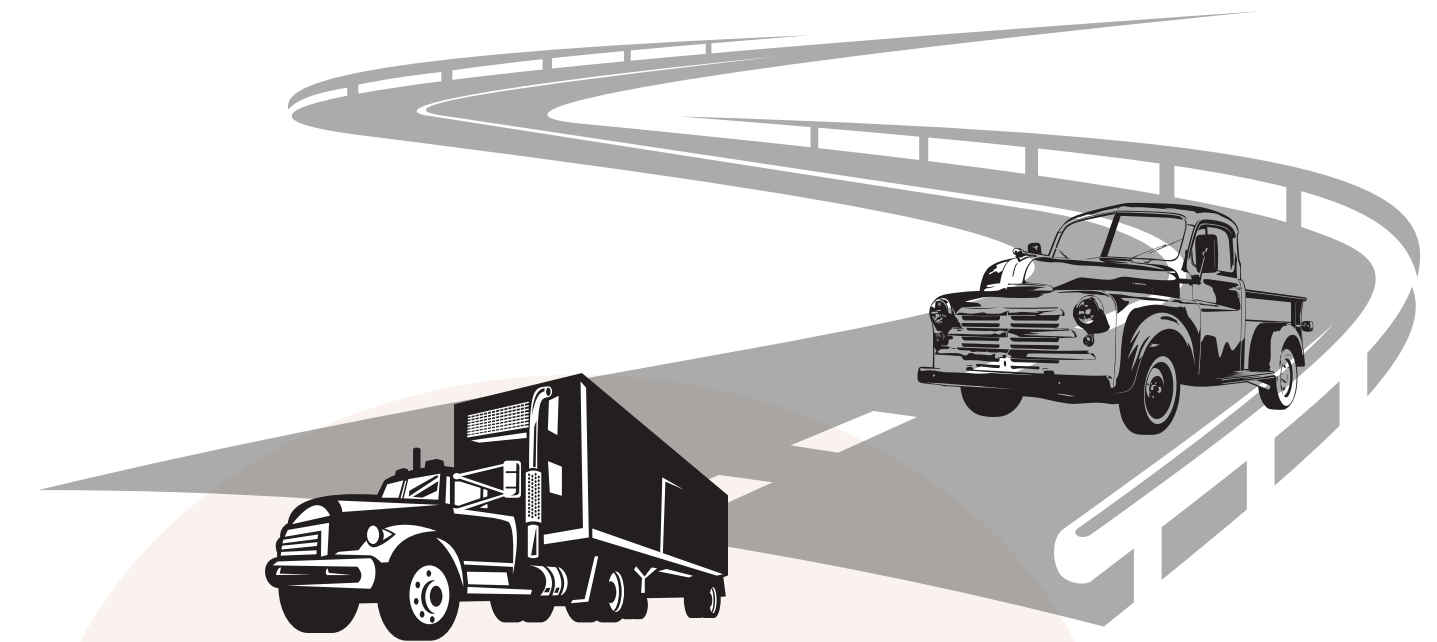
Diversos fatores, alguns de ordem internacional, trouxeram grandes dificuldades para o setor ferroviário na primeira metade do século XX. Podemos citar, por exemplo, a grande crise capitalista de 1929 e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) com seu consequente encarecimento das importações de máquinas e combustível.

Contudo, um dos aspectos mais destacáveis da história do declínio do modal ferroviário foi o chamado '**rodoviarismo**': a defesa e adoção de uma estratégia que privilegia as rodovias na política de transportes. No Brasil, na maioria dos casos essa 'prioridade' rodoviária virou, na prática, exclusividade.

A partir da segunda metade do século XX, o crescente desmonte das ferrovias seguiu o rastro da consolidação da perspectiva rodoviária. O transporte de passageiros por trens foi o mais atingido.

Esse direcionamento, movido por interesses privados, sequer deixou espaço para possibilidades de investimento na coexistência entre modais (recomendável, diga-se de passagem, sob a mais primária lógica de se resguardar em alternativas a eventuais crises em um ou outro modelo).

A onda avassaladora da inversão dos trilhos para o asfalto deixou também sequelas, muitas irreversíveis, na memória dos tempos das ferrovias.



A defesa do ideário rodoviarista começou bem antes dos anos 1950 e 1960, período em que se impôs de forma definitiva. Já em 1933, por exemplo, um relatório oficial da direção da VFRGS apontava um início de preocupação com a concorrência do transporte rodoviário e a diferença de tratamento dado a este pelo governo federal.

O rodoviarismo e o declínio ferroviário

O Contexto do declínio (1ª Metade do Séc. XX)

- **Crise de 1929:** Queda nos investimentos e colapso do financiamento externo.
- **II Guerra Mundial:** Escassez de combustível e peças, paralisando a renovação tecnológica.

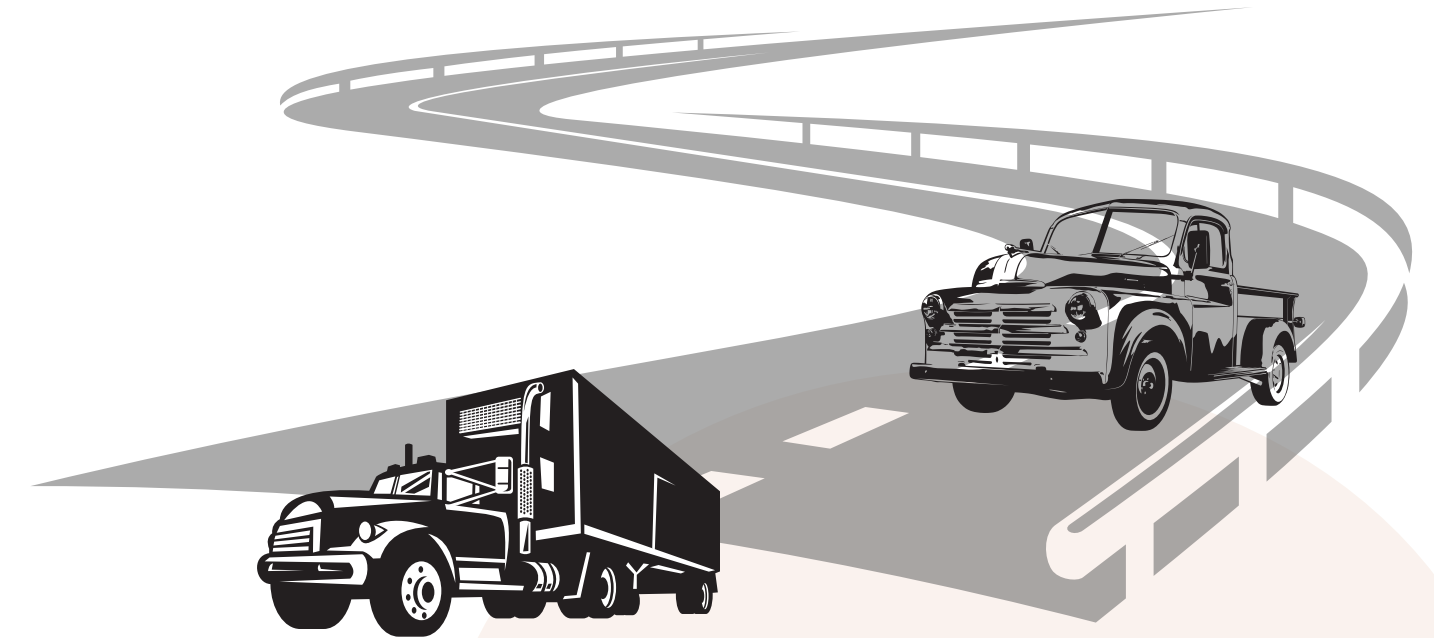


A Opção pelo asfalto: o projeto político do RODOVIARISMO

- Defesa e adoção de uma estratégia que privilegia as rodovias na política de transportes
- **Lobbies poderosos:** montadoras estrangeiras, indústrias de petróleo, autopeças e borracha.
- A "**Bancada Rodoviária**": Grupos de interesse e empreiteiras que moldaram políticas públicas e orçamentos.

Consequências:

- Desativação Sistemática: extinção de mais de 10 mil km de trilhos, especialmente ramais de passageiros e cargas regionais.
- Lógica seletiva: manutenção apenas das chamadas "ferrovias estratégicas" para escoamento de commodities (grãos e minérios).
- Ciclo neoliberal (final do Séc. XX): Sucateamento da malha pública seguido pela privatização do patrimônio histórico sob o pretexto de eficiência.



A defesa do ideário rodoviarista começou bem antes dos anos 1950 e 1960, período em que se impôs de forma definitiva. Já em 1933, por exemplo, um relatório oficial da direção da VFRGS apontava um início de preocupação com a concorrência do transporte rodoviário e a diferença de tratamento dado a este pelo governo federal.

O rodoviarismo e o declínio ferroviário

"O ronco dos motores substituiu o apito dos trens, não por uma evolução natural, mas por uma deliberada escolha política e econômica."

Resultados:

- Dependência exclusiva: o Brasil tornou-se refém do transporte rodoviário, ficando vulnerável a greves e variações no preço dos combustíveis.
- Cidades esquecidas: declínio econômico de municípios que dependiam das estações ferroviárias para o comércio e circulação de pessoas.
- Perda de patrimônio: sucateamento de uma infraestrutura que levou um século para ser construída.



"A política rodoviária/automobilística veio acompanhada de uma progressiva desativação de ramais e de estradas de ferro.

Tal diretriz foi executada durante a ditadura civil-militar (1964-1984), em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para transporte de grãos e de minérios, enquanto se extinguíram mais de 10 mil quilômetros de trilhos de ramais do interior, notadamente de passageiros..."

(PAULA, 2010, p. 144)



Como no passado ferroviário brasileiro (com as empresas inglesas, belgas etc.), o capital estrangeiro (multinacional) mais uma vez capturou o Estado para seus interesses, determinando os rumos das políticas públicas.



Na aula 2 veremos:
A linha Taquara-Canela



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVARES, Ana Cristina Oliveira. AYESTARÁN, Elaine T Sardi. *Centro de Preservação da História Ferroviária no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, RS: Editora Metrópole, 1995.

AMARAL, Atila do. *Primórdios e desenvolvimento dos transportes ferroviários no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre:1969.

BELTRÃO, Ápio Cláudio. *As locomotivas a vapor e as ferrovias no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, 2017.

CARDOSO, Alice; ZAMIM, Frinéia. *Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações - 1874 - 1959*. IPHAE. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

DIAS, José Roberto de Souza. *Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul: Uma Contribuição ao Estudo da Formação Histórica do Sistema de Transportes Ferroviários no Brasil Meridion*

FORTES, Ariosto Borges. *Relatório Viação Férrea do Rio Grande do Sul - Suas Estações e Paradas*. Porto Alegre: RFFSA, 1962.

FLORES, João Rodolpho Amaral. *Profissão e Experiências Sociais entre Trabalhadores da Viação Férrea do Rio Grande do Sul em Santa Maria (1898-1957)*, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2005. Disponível em: www.ufsm.br/grupos/nefers/publicacoes. Acesso em 04/dezembro/2021.al. São Paulo: Editora Rios, 1985.

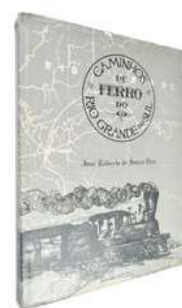
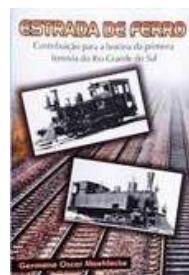
KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “ordem e progresso”: 1905-1920. *Revista de Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre: PUCRS, v.3, n.2, p. 159-249, dez.1977.

MOEHLECKE, Germano. *Estrada de ferro: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Rotermond, 2004.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010.

RANSOLIN, Antonio Francisco. *As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo*. São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 1999.

WOLFF, Gladis Helena. *Trilhos de ferro, trilhas de barro: a ferrovia no norte do rio Grande do Sul - Gaurama (1910-1954)*. Passo Fundo: Ed. da Universidade de Passo Fundo, 2005.



Pedro Von Krüger.
Estradas de Sonhos.
Documentário / RJ-
Brasil / 2015 / 91 min

VÍDEO



Os autores:



Wanderley Cavalcante
Historiador, Especialista em Metodologias do Ensino de História (UECE).

Lecionou na Rede Pública do Ceará. Atuou como Supervisor do Mais-Educação, do Museu do Trem e na Coordenação do Patrimônio Histórico de Gramado-RS.



Eduardo da Silva Weber
Historiador, (FACCAT, 2025).

Pesquisador de História Regional, tem experiência em catalogação de acervos e na produção e consultoria de livros, revistas e materiais didáticos.



Alex Juarez Müller Historiador (FACCAT), doutor em História (UFRGS).

Mestre em História (UPF-RS). Especialista em Mídias da Educação (FURG). Professor de história e vice-diretor na Rede Municipal de Ensino de Gramado-RS.

A produção deste CURSO é resultado do projeto 'Novos Tempos para a Memória Ferroviária de Gramado', contemplado em 1º lugar no Edital nº 31/2024 da Política Nacional Aldir Blanc (PNAB) lançado pela Secretaria da Cultura do Estado (SEDAC).

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA

POLÍTICA NACIONAL
PNAB
ALDIR BLANC

PRO
cultura

GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DA CULTURA

MINISTÉRIO DA
CULTURA

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO