

CURSO

INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA TAQUARA-CANELA

Wanderley Cavalcante
Eduardo da Silva Weber
Alex Juarez Müller

AULA

2

A LINHA TAQUARA-CANELA PARTE I - CONTEXTO REGIONAL



Realização:

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA



MINISTÉRIO DA
CULTURA





Nesta aula veremos:

- **Contexto: Vale do Rio dos Sinos e Vale do Rio Paranhana**
- **Contexto: Taquara do Mundo Novo**
- **Contexto: Taquara e os Distritos na Linha Taquara-Canela**
- **Contexto: A modernização ferroviária segue os trilhos da política**
- **João Corrêa Ferreira da Silva**
- **Principais motivadores econômicos**
- **Antes, caminhos de terra e caminhos de águas...**

Introdução

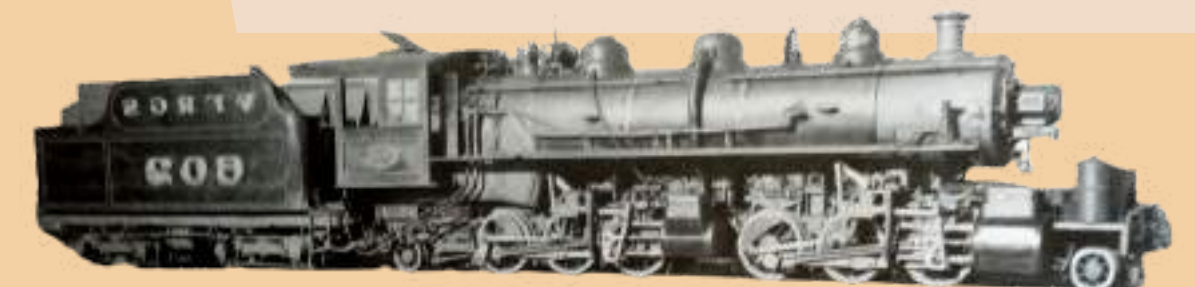
Nesta Aula apresentaremos a você contextos e informações importantes para o conhecimento sobre a linha Taquara-Canela.



Dicas:

- Analise com muita atenção as imagens. Perceba os detalhes delas. Tente elaborar uma breve descrição acerca do que cada imagem nos mostra sobre o período em que ela foi captada.
- Sugerimos que acompanhe detidamente, passo a passo, os infográficos e diagramas. Eles facilitarão a apreensão do conhecimento sobre os temas abordados.
- Atente para as sugestões de pesquisa e para os possíveis debates da história com temas e problemáticas da atualidade.

BONS ESTUDOS!!!





Vale do Rio dos Sinos e Vale do Rio Paranhana

Mapa pictórico dos Vales do Rio dos Sinos e do Rio Paranhana, com as principais rodovias da atualidade e ilustrações de elementos históricos e da economia





Taquara do Mundo Novo

No entorno do Vale do Paranhana foi estabelecida, em 1846, a Colônia Taquara do Mundo Novo.

Tristão José Monteiro investiu na **colonização** via comercialização de lotes de terra.



Fundação da Colônia do Mundo Novo, com sede em Taquara

1846

1886

Taquara é elevada à Vila

1908

Taquara é elevada à categoria de cidade

O núcleo urbano (Taquara) foi a sede administrativa de um vasto território no entorno do Vale do rio Paranhana e parte do Vale do rio dos Sinos e da Serra.

O povoamento se deu principalmente por imigrantes de origem alemã ou seus descendentes (teuto-brasileiros).

Por volta da década de 1850, a Colônia já apresentava uma economia em amplo crescimento.

A importância e centralidade de Taquara na região se aprofunda com a chegada da linha férrea Novo Hamburgo-Taquara em 1903), que era a continuação da primeira estrada de ferro do estado (Porto Alegre-São Leopoldo, inaugurada em 1874).



O município de Taquara representa, assim, um dos principais referenciais históricos da região.



Taquara e os Distritos na Linha Taquara-Canela

A linha férrea Taquara Canela foi construída entre 1912/13 e 1924.

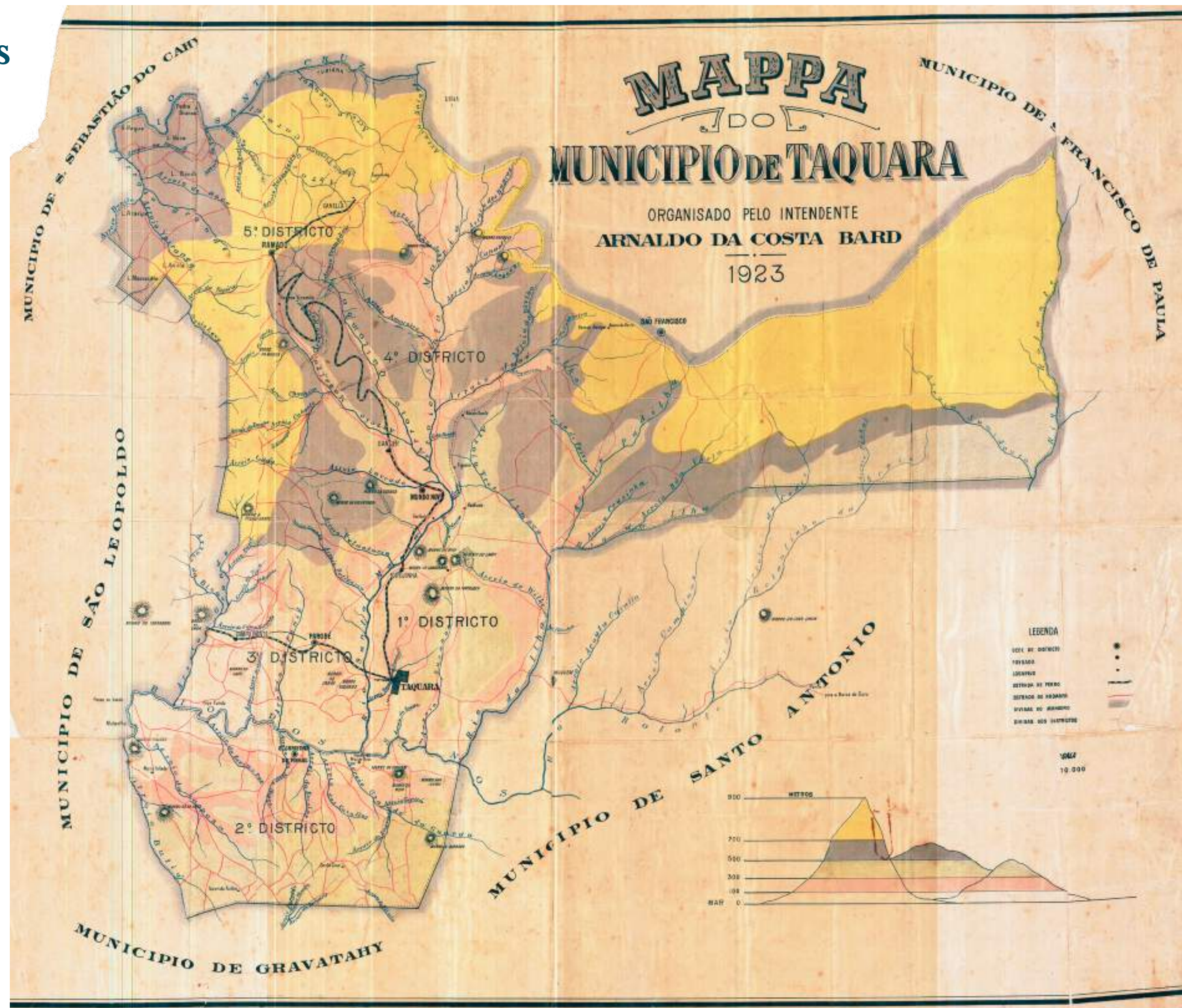
Nesse período, Taquara era um município de grande extensão territorial, dividido em Distritos.

Igrejinha pertencia ao 1º Distrito. Mundo Novo (atual Três Coroas) era sede do 4º Distrito)

Gramado e Canela faziam parte do 5º Distrito, cuja sede foi a localidade de Linha Nova (entre 1903 e 1913) e, depois, Gramado (no atual Centro).

Em 1926 foi criado o 6º Distrito, com sede em Canela.

Município de Taquara. Mapa de 1923.
No mapa vê-se o traçado da linha férrea.





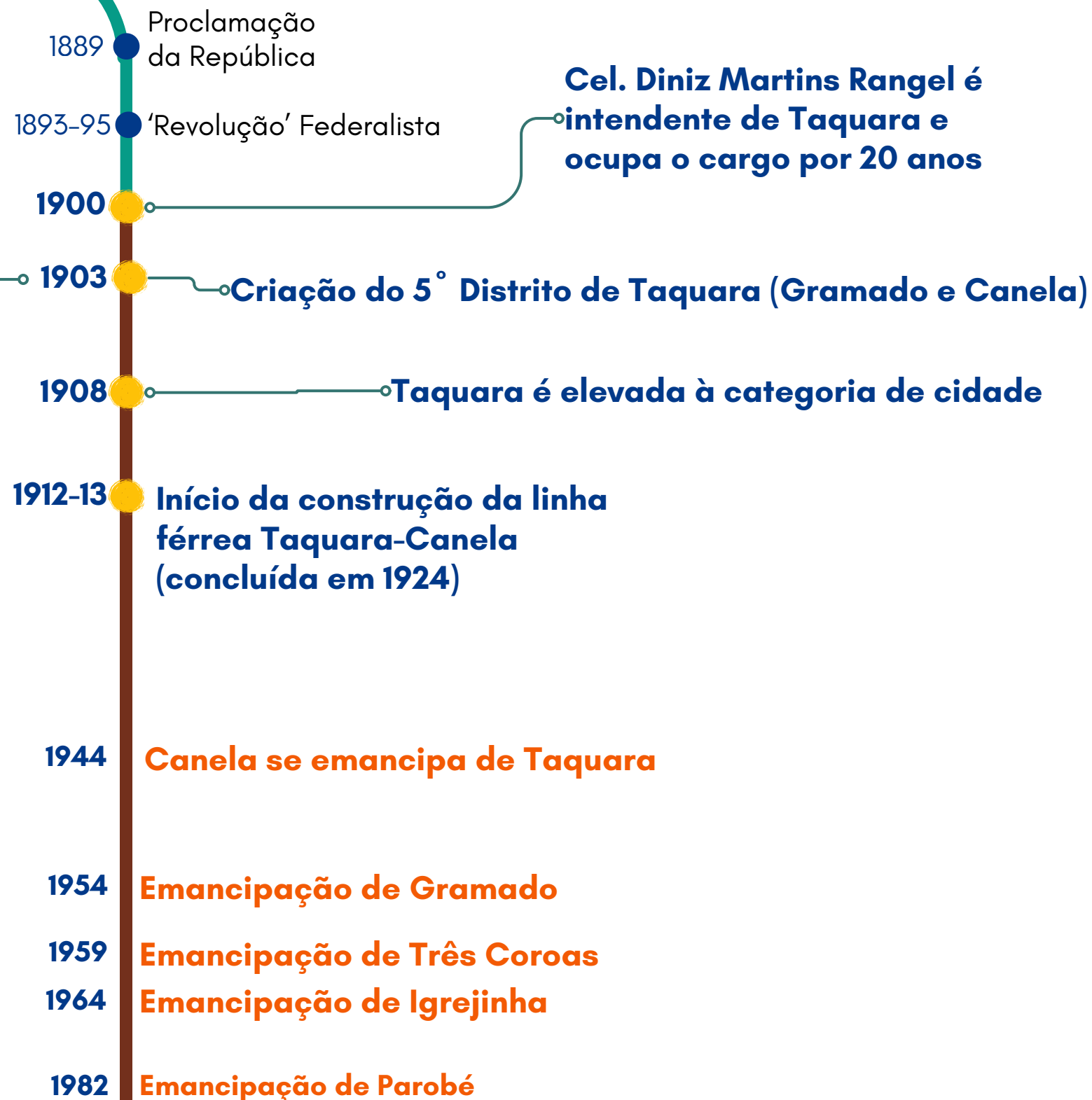
Taquara e os Distritos na Linha Taquara-Canela

1886
Taquara é elevada à Vila

Chegada da ferrovia em Taquara (linha Novo Hamburgo-Taquara)



Os diversos povoados/distritos de Taquara foram, ao longo do século passado, se desmembrando e se tornando municípios.



Inaugurado em 1908, na gestão do Coronel Diniz Martins Rangel (1900-1920). À época, abrigou a intendência, o fórum, cartórios, polícia municipal, e a cadeia pública.
Foto de 2024



Palácio Municipal Cel. Diniz Martins Rangel, centro de Taquara



As denominações de cargos e órgãos públicos eram diferentes naquela época:

- A prefeitura era chamada de **INTENDÊNCIA** e o prefeito era o **INTENDENTE**.
- O **Subintendente** era uma espécie de vice-prefeito.
- O governador era intitulado de **Presidente** do estado (da província).
- O cargo de vereador era chamado de **Conselheiro**.



A modernização ferroviária segue os trilhos da política

No período da construção da linha Taquara-Canela, ao longo de duas décadas, o PRR (Partido Republicano Riograndense) estabeleceu cadeias de comando e de poder na região, ligadas ao coronelismo borgista.

Um exemplo da
cadeia de comando
borgista (5º Distrito)



Borges de Medeiros - foi Presidente do estado do Rio Grande do Sul por **25 anos (entre 1898-1908; e entre 1913-1928)**.



Diniz Martins Rangel -
intendente de Taquara por **20 anos (entre 1900 e 1920)**.



José Nicoletti Filho (o **Major Nicoletti**) combateu na Revolução Federalista (1893-1895) do lado dos Maragatos. Em 1895 passou para o lado do PRR. Foi delegado em Taquara e **em 1903 foi nomeado por Borges de Medeiros subintendente do 5º Distrito, ocupando o cargo até 1923**. Nesse ano foi nomeado comandante do corpo da Brigada de São Francisco de Paula.

João Leopoldo Lied (em foto de 1914) - foi nomeado escrivão no Cartório de Registro Civil.

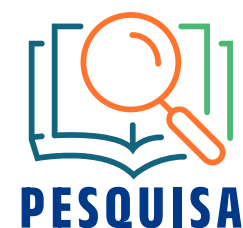


O **cartório** exercia um papel político fundamental. Por meio dele, as autoridades tinham o controle de quem comprava e vendia terras (ou seja, quem chegava e quem saía do município), de quem casava e nascia e... dos eleitores.



O **coronelismo borgista** é uma temática fundamental para a compreensão da história local e regional. Trata-se de um fenômeno político que marcou nossa história ao longo de décadas, a vida social e o cotidiano da maioria das pessoas de sua época e cujas características se refletem fortemente em questões do presente..

Coronelismo
Clientelismo **Mandonismo** **Patrimonialismo**



Para saber mais:

Pesquise o Especial Temático da Revista *Karahá - História, Museus e Educação Patrimonial*



João Corrêa Ferreira da Silva

João Corrêa Ferreira da Silva foi o empreiteiro e dono de terras em Canela que capitaneou a construção da linha férrea Taquara-Canela.

Em 1903, João Corrêa havia comprado do Capitão Felisberto Soares de Oliveira, uma área de 19.862,950 m² em Canela. Nesse mesmo ano, sua empresa foi responsável pela construção da estrada de rodagem Parobé-Linha Nova (que tem uma bifurcação para Canela), de investimento e concorrência estadual.

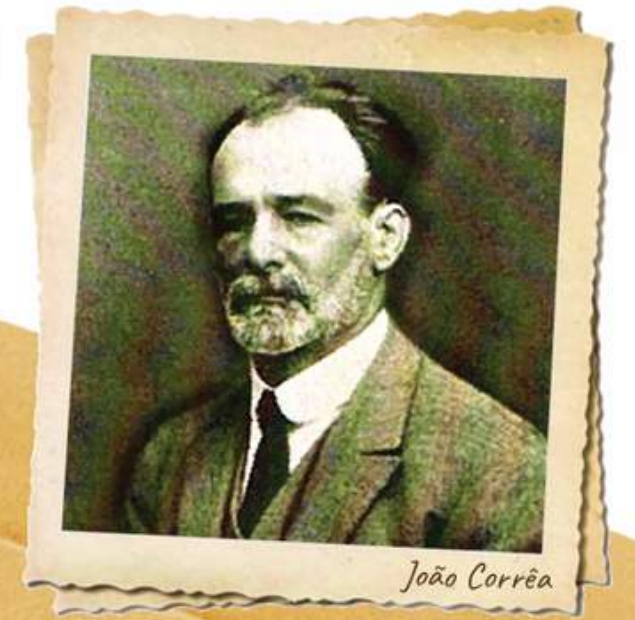
Em 1908, quatro anos antes da abertura de licitação da construção da linha Taquara-Canela, da qual foi vencedor, João Corrêa adquiriu, de Ignácio Saturnino de Moraes, mais 18.968.000 m², totalizando mais de **38 milhões de metros quadrados e se tornando praticamente o único dono das terras do território que um dia se tornou o município de Canela.**

João Corrêa exerceu o cargo de intendente de São Leopoldo a partir de 1924, até seu falecimento em 16 de março de 1928. Desde a década anterior, ele era um dos líderes do PRR (Partido Republicano Rio-Grandense) naquela cidade e tinha forte ligação com Borges de Medeiros.

A empresa, 'João Corrêa & Filhos', definida como uma “sociedade para construção e exploração de estradas de ferro e rodagem, exploração da indústria de madeiras e de outros negócios”.

Foi, ao longo das primeiras décadas do século XX, bastante destacada em diversas obras públicas estaduais.

João Corrêa Ferreira da Silva



Algumas obras de João Corrêa

Estradas de ferro:

- Novo Hamburgo Taquara (inaugurada em 1903);
- Montenegro ao Barão;
- São Pedro ao Jaquary;
- Rio dos Sinos ao Barreto;
- Taquara-Canela (contrato firmado em 1912 e construção concluída em 1924)

Estrada de rodagem (construção, conservação, fornecimento de mão de obra etc.):

- Parobé a Canela (1904/1905);
- Venâncio Aires a Soledade;
- Porto Mariante a Venâncio Aires;
- Taquara a São Francisco de Paula;
- Canela ao Passo do Inferno;
- Sapiranga ao Herval etc.

Estação de Tratamento de Água de São Leopoldo (inaugurada em 1926).

Pontes (Feliz, Joannetta, Picada Verão, etc.);

Vários trechos do telégrafo estadual e diversas outras obras públicas

Principais motivadores econômicos



Illmo. sr. coronel Diniz Martins Rangel,
M. Digno Intendente do Município da Taquara.

A companhia de Estrada de Ferro Taquara ao Canela, por seu presidente, abaixo-assinado, vem, com o devido respeito, expor a V. Sa. o seguinte:

Com o fim de desenvolver, industrial e comercialmente, a riquíssima zona municipal do Moreira, Gramado, Rhenania, Linha Nova, Canella etc. ideou-se a construção de uma linha férrea que ligando esta cidade ao Canella, fosse servir de prompto, rapido e barato escoadouro aos productos de todos esses nucleos coloniaes.

Ideado o plano, obtida a concessão municipal, em concorrência publica, iniciaram-se desde logo os trabalhos, e, em pouco tempo, estavam em trafego vinte kilometros da estrada, ou seja a sua terça parte, pois o percurso total é de 60 kilometros.

Desde logo a zona servida pela estrada teve outra vida, crescendo espantosamente a transmissão de propriedade, sendo que em zona onde ainda não attingira, como no Canella, Gramado etc. effectuaram-se grandes compras de pinheiraes, abriram-se serrarias, e o pinheiro, até então representando um valor nullo, foi transformado beneficiado crescendo em valor.

...

Trechos (reproduzidos com a grafia original) da carta do empresário João Corrêa ao Intendente (antigo prefeito) de Taquara, Diniz Martins Rangel, datada de 2 de julho de 1917

**Negócios imobiliários
(loteamento)**

**Negócios madeireiros
(extração, serraria, etc.)**



“Os srs. João Correia & Filhos inauguraram ha pouco o trecho entre Sander á Varzea Grande...

Estando já aparelhados, resolveram trazer os seus vagões de carga até esta capital, estabelecendo assim o tráfego mútuo com a Viação Férrea. Hontem, pela manhã, chegou da Varzea Grande primeiro comboio composto de 8 vagões de carga de 15 a 25 toneladas cada um.

Os vagões vieram em sua maior parte carregados de madeira, tendo feito a descarga nos depósitos existentes á rua Voluntários da Patria. Hontem, mesmo, os vagões voltaram para Varzea Grande...”

Nota do jornal Correio do Povo, (reproduzida conforme grafia da época) de 9 de outubro de 1919, pouco mais de quatro meses da inauguração da estação Várzea Grande:

Por volta de 1912, a Companhia Florestal Rio-Grandense adquiriu 14.754,209 m², no Caracol, região vizinha a Canela, onde iria explorar a extração de madeiras e construir cinco serrarias e estradas de rodagem para escoamento.

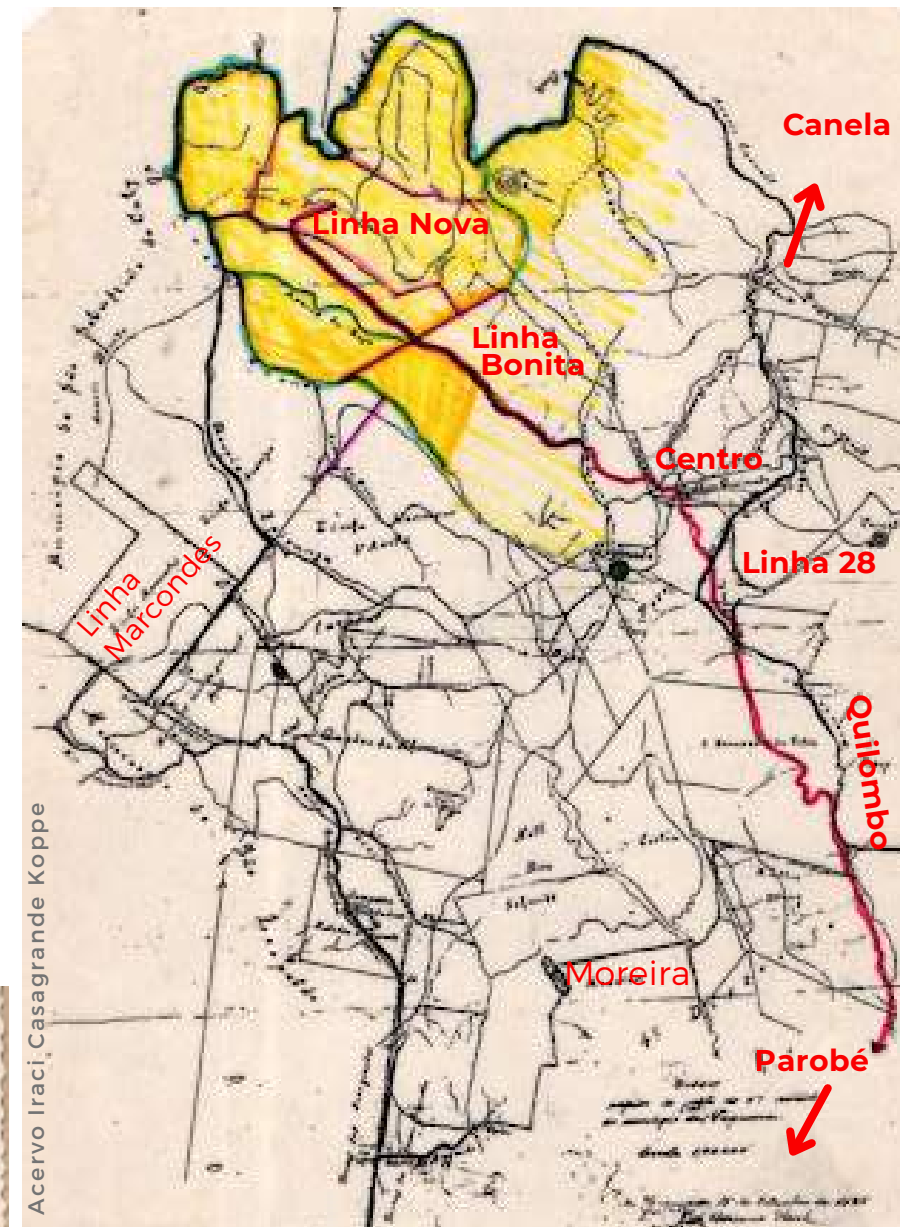
Antes, caminhos de terra e caminhos de águas...

Antes do trem, o escoamento da produção era lento e em quantidades mais limitadas. A circulação de mercadorias para os grandes centros (São Leopoldo, Porto Alegre etc.) era realizada por **tração animal** ou via **navegação fluvial**.

Transporte com junta de bois
(década de 1940)



Acervo Alex Juarez Müller



Estrada Parobé-Linha Nova. Construída em 1903, inclusive com a participação de moradores da região.

A estrada tinha uma separação (bifurcação) que começava nas proximidades da Linha 28 e ia até Canela (esse trecho corresponde mais ou menos à parte da Avenida das Hortênsias que vai de Gramado a Canela atualmente).



Embarcação tipo "gasolina" no
Passo do Mundo Novo.

Museu Histórico Municipal
Adelmo Trótt (Taquara)

Os portos (Passo do Mundo Novo em Taquara, no Rio dos Sinos e o Porto dos Guimarães em São Sebastião do Caí, no rio Caí) eram bastante movimentados ao longo do ano, diminuindo em períodos mais secos.

Durante seu apogeu, a navegação fluvial tinha uma 'indústria' naval bem desenvolvida, com estaleiros e companhias de navegação. Algumas dessas empresas funcionavam também como atravessadores comerciais, em um lucrativo negócio que unia comércio e transporte.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAVALCANTE, W. et. alli. *Gramado: dos primeiros povoadores à chegada do trem:1919*. Coleção Didática Gramado História e Turismo. V.1. Secretaria Municipal da Educação – GramadoRS. Uberlândia, MG: Tavares & Tavares, 2020.

CRISÓSTOMO, Tainá. SOUZA, Renata Tatiel. *Linhas e Picadas: Itinerários do patrimônio Cultural de Gramado*. Gramado: Karahá – História e Cultura Editora, 2023.

FELIX, Loiva Otero. *Coronelismo, borgismo e cooptação política*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFGRS, 1996.

FRANCO, Sérgio da Costa. Notas Sobre João Corrêa Ferreira da Silva: O Fundador de Canela. In: OLIVEIRA, Pedro; BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.) *Raízes de Canela*. Porto Alegre: EST, 2000.

KERN, Marilu Ana Bielski. *Montanhas e dormentes: considerações sobre a construção do ramal ferroviário Taquara-Canela e sua influência no início do veraneio na serra gaúcha*. Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2006.

LOVE, Joseph. *O Regionalismo gaúcho*. São Paulo: Perspectiva, 1975,

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

OLIVEIRA, Sebastião. *Antigos povoadores de Gramado*. Gramado, RS: Editora das Hortênsias, 2013.

PETIT, Eloísa Corrêa. Coronel João Corrêa Ferreira da Silva: História e Vida. In OLIVEIRA, Pedro, BARROSO, Vera Lucia Maciel (Org.) *Raízes de Canela*. Porto Alegre: EST. 2003

STOLTZ, Roger. *Primórdios de Canela: Nascente Turístico do RS*. Canela: NBS.Ltda, 1992.

WEBER, Eduardo da Silva. *Mozé Bezzi (1872-1957): imigração, ferrovia, comércio e relações de poder no Quinto Distrito de Taquara (Gramado-RS)*. Trabalho apresentado no III seminário Internacional Micro-História, Trajetórias e Imigração, Unisinos, São Leopoldo, 2018. Texto não publicado.



'Gramado: dos primeiros povoadores à chegada do trem (1919)', dos autores, produzido em 2020 pela Secretaria Municipal da Educação de Gramado-RS, **d**
Sponível para download gratuito em:
[Coleção Didática História e Turismo - Volume I - Gramado - Dos primeiros po... - Google Books](#)



Na aula 3 veremos:
A Linha Taquara-Canela - A construção



O conteúdo desta aula é baseado no **livro “História e Memórias dos Tempos do Trem - Gramado-RS e a Linha Taquara-Canela”**

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).

