

CURSO

AULA
3

A LINHA TAQUARA-CANELA PARTE II - PERCURSO E CONSTRUÇÃO DA LINHA

INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA LINHA
FÉRREA TAQUARA-CANELA

Wanderley Cavalcante
Eduardo da Silva Weber
Alex Juarez Müller



Realização:

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA



MINISTÉRIO DA
CULTURA





Nesta aula veremos:

- **A construção**
 - Desafios geográficos
 - A Primeira Guerra Mundial
 - A “Gripe Espanhola”
 - Dificuldades com mão-de-obra
- **A chegada do trem a Gramado em 1919 (Várzea Grande)**
- **A chegada em Gramado e Canela**

Introdução

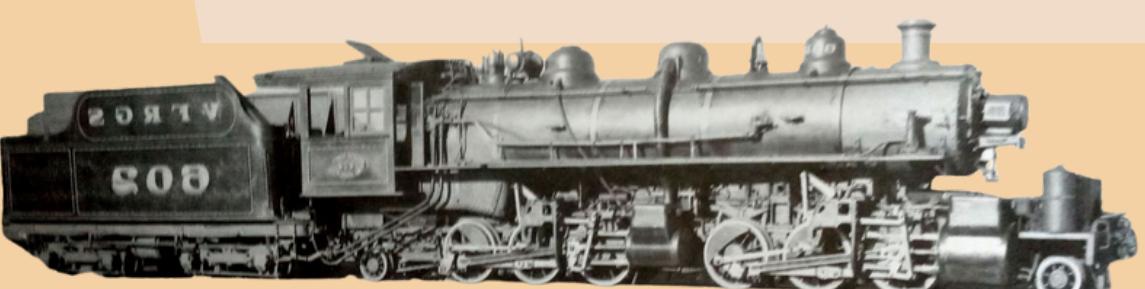
Nesta Aula apresentaremos a você aspectos e curiosidades acerca do processo de **construção** da linha Taquara-Canela.



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!!!



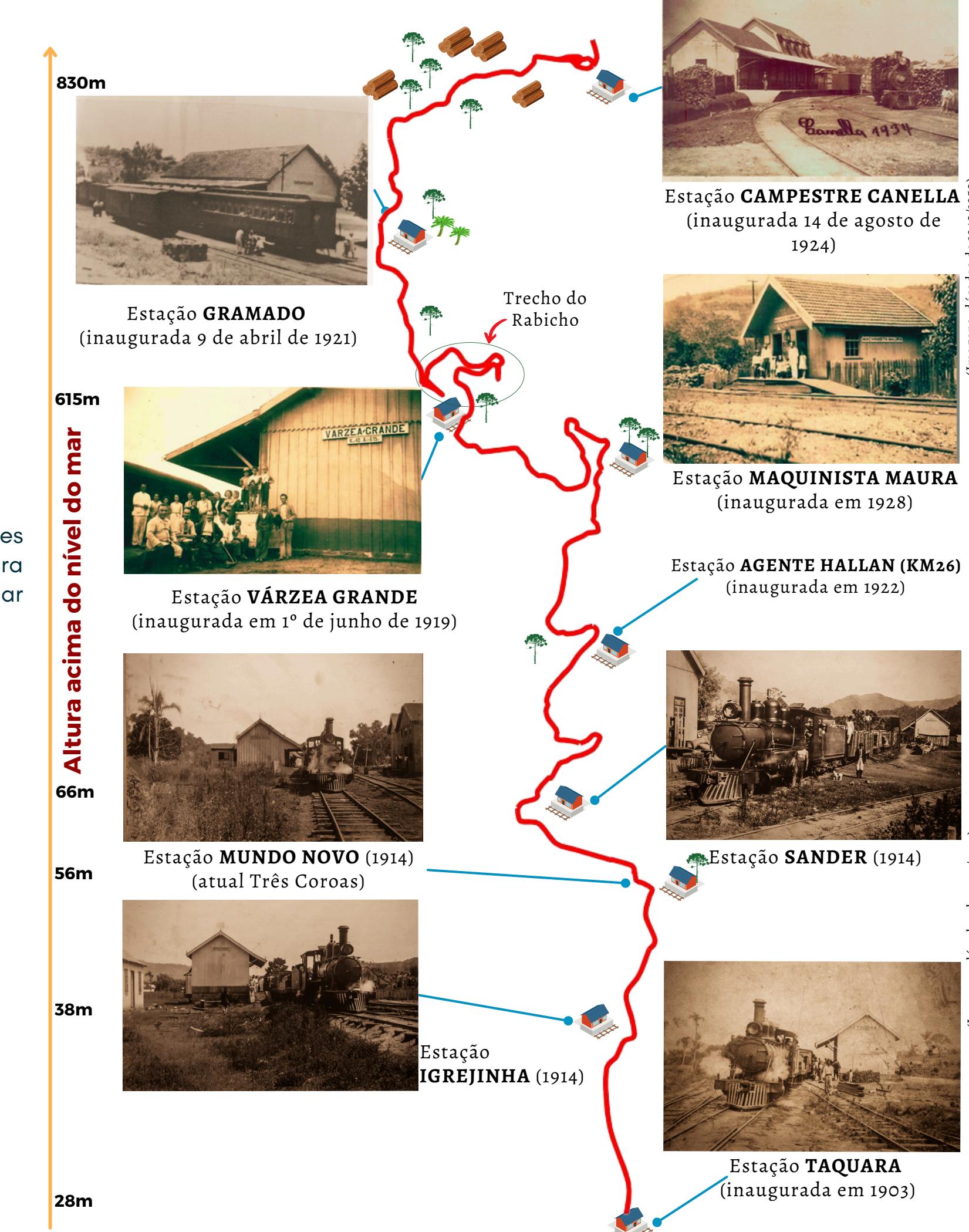
O percurso da linha Taquara-Canela com suas estações

Em março de 1912, a Intendência de Taquara contratou a empresa de João Corrêa para a construção da linha entre Taquara e Canela.

A construção da linha Taquara-Canela foi iniciada em 1912/1913.

ESTAÇÃO	SIGLAS	Distância em relação à Taquara (km)	Distância da estação anterior (km)	Altura (relação ao nível do mar em metros)
TAQUARA	TQR	0	---	28
IGREJINHA	IGR	9,087	9,087	38
MUNDO NOVO	MNV	16,52	7,433	56
SANDER	SDR	18,837	2,317	66
AGENTE HALLAN	ASH	26,082	7,245	
MACHINISTA MAURA	MCM	32,333	6,251	
VÁRZEA GRANDE	VAG	39,215	6,882	615
GRAMADO	GRD	47,7	9,485	815
CANELA	CNL	56,534	7,834	830

Infográfico com as estações da linha. Na lateral, a altura em relação ao nível do mar



A construção - Desafios geográficos

Sob duríssimas condições de trabalho e a utilização de uma tecnologia rudimentar, homens com pás e picaretas passaram por grandes dificuldades para cumprir o desafio da construção do ramal ferroviário entre Taquara e Canela.

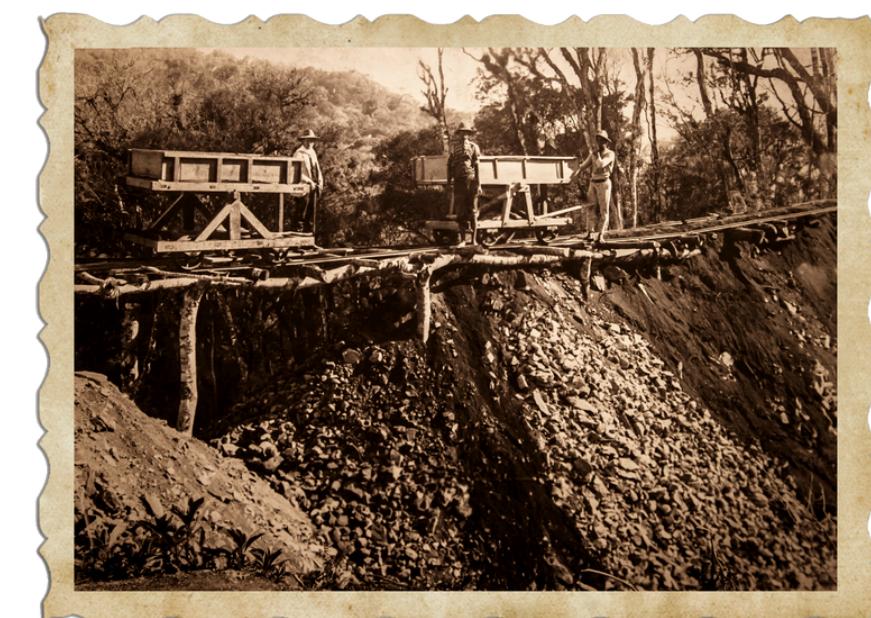
Em 1914, já estavam prontos o caminho férreo e as três estações a partir de Taquara: Igrejinha, Mundo Novo (atual Três Coroas) e Sander.



Entre Sander e a Várzea Grande, a construção demorou cinco anos para ser concluída (1914 e 1919), principalmente em função da grande diferença de altura entre os dois pontos: 550m em 20 quilômetros.



Em muitos pontos era preciso fazer o nivelamento manual entre os relevos para dar continuidade à linha.



A construção - Primeira Guerra Mundial

"No momento, porém, em que com tão fundadas esperanças, iam os trabalhos continuarem e chegar a estrada ao termo, surge o retrahimento de captaes, devido à crise que a conflagração europea vinha desencadear sobre os paízes em formação, como o nosso."

(João Corrêa ao Intendente de Taquara, Diniz Martins Rangel, julho de 1917, com referência à Primeira Guerra Mundial, conflagrada em 1914.).

Exatamente quando a construção iria enfrentar um segmento mais desafiador do seu trajeto, - aquela íngreme subida de cerca de 550 metros de altitude em 20 quilômetros - , a “conflagração europeia” (como se refere João Corrêa), iria contribuir para o atraso da obra: estávamos em 1914 e o mundo passaria a viver sob os horrores da Primeira Guerra Mundial (1914-1918).



Os efeitos de uma guerra lá longe foram sentidos por aqui. Um conflito armado de proporções mundiais traz reflexos nas economias dos países, com alterações nos fluxos de importação e exportação, agravamento de crises financeiras, desabastecimento de produtos e de matérias-primas etc. Com a guerra, vem a diminuição dos investimentos e a Companhia João Corrêa & Filhos passa a ter problemas graves para tocar a obra por falta de recursos.

Entre 1914 e 1916, a ferrovia quase não avançou.

De acordo com o historiador Sérgio da Costa Franco, a eclosão da Guerra teria sido o ‘principal motivo determinante’ da rescisão de vários contratos de obras públicas entre o governo estadual e a firma de João Corrêa, a exemplo do reparo e conservação da estrada de rodagem entre Taquara e São Francisco de Paula e da construção da estrada de rodagem de Venâncio Aires a Soledade.

A construção - A “Gripe Espanhola”

Naquela segunda metade da década de 1910, a empreitada de levar a ferrovia por aqueles íngremes trajetos ainda enfrentaria outro grande obstáculo, também de escala mundial: uma violenta pandemia de gripe que ficou mais conhecida pelo nome de ‘gripe espanhola’, que causou a morte de uma cifra em torno de 20 e 40 milhões de pessoas no planeta, entre os anos de 1918 e 1919.

“Também não nos poupou a influenza hespanhola com seus horrores e que, por um período de dois meses, nos paralyzou quasi os trabalhos, atrasando e prejudicando seriamente serviços de importância e obrigando a despesas relativamente vultuosas, em face da nossa situação, com o tratamento ao pessoal operário.”

(Correspondência de João Corrêa Ferreira da Silva a Borges de Medeiros, 24 de maio de 1919).



No Brasil, foram registrados mais de 35 mil óbitos. Em Porto Alegre, que contava com cerca de 160 mil habitantes, a marca conhecida foi de cerca de 1300 vítimas fatais da gripe. Desabastecimento de produtos básicos, de gêneros alimentícios e carestia foram alguns efeitos colaterais daquela estarrecedora onda de mortes.

Esse quadro pandêmico atingiu, obviamente, a disponibilidade de mão de obra necessária para os trabalhos de erguimento da estrutura do lastro ferroviário.

A construção - A “Gripe Espanhola”



Gripe Espanhola: tal como ocorreria cem anos mais tarde com a postura de alguns governantes na pandemia da Covid-19, o **negacionismo** foi uma das marcas daquela tragédia. Na imagem do Jornal Correio do Povo de 5 de novembro de 1918, vemos a manchete ‘A "Influenza Espanhola"’ com as chamadas da notícia seguidas de espaços em branco. Era uma forma de protesto do jornal à censura imposta pelo governo de Borges de Medeiros sobre o tema.

An illustration of a doctor in a white coat and a bowler hat. He is holding a large glass bottle in his left hand and a small potted plant in his right hand. He is looking towards the right side of the frame.



“Cloroquinas da Gripe Espanhola”: soluções milagrosas também eram oferecidas amiúde.

Naquela época, contudo, a ciência era de difícil acesso à população e as informações de organizações científicas mundiais não percorriam o mundo com a velocidade dos dias atuais.

A construção - Dificuldades com a mão-de-obra

Há relatos de pessoas que ouviram de seus pais, avós e de outros contemporâneos da época da construção da linha, que uma parte da mão de obra utilizada teria sido de homens condenados pela justiça, que pagavam suas penas com o trabalho (tal como ocorreu para as vagas de coveiros na capital gaúcha no pico da pandemia, devido ao elevado número de óbitos daqueles profissionais).

Esta tradição oral dá conta também de que o "mau comportamento" no trabalho em campo era severamente punido, com notícias de que teria havido até casos de mortes ao longo da linha férrea em construção, com os corpos jogados nos barrancos e peraus.

Erni Engellman, sobre os conflitos envolvendo o controle da ordem em meio aquela que seria "a única mão de obra disponível" à época. Situações de insubordinação, brigas e desordens eram comuns e preocupavam as autoridades e a população em geral:

[...havia...] ...alguns bons elementos, porém, dentre a maioria, havia ladrões e criminosos dos piores quilates.

O Cel. João Corrêa mantinha seus empregados sob regime severo, recomendando aos colonos que tinham propriedades próximas do acampamento, que se defendessem e ameaçassem os rebeldes com espingardas. Este conselho, para aqueles que desconhecem o que eram os empregados de João Corrêa, pode parecer demasiado severo e arbitrário, mas era necessário que se usasse deste tipo de repreensão para que houvesse alguma ordem nos acampamentos de trabalhadores.

Eram indivíduos que, nas horas de folga, nas noitadas, se soltavam para todos os desatinos possíveis, invadindo as lavouras e galinheiros dos colonos, que se viam na impossibilidade de reagir, pois esses maus elementos andavam armados com facas. Grande era também a criminalidade entre eles próprios, as rixas e brigas eram comuns e chegavam, por vezes, a desenrolar verdadeiros combates. Em certo domingo, no acampamento em Moreira, uma briga deflagrou um massacre geral entre os empregados de João Corrêa. No auge do conflito, alguém incendiou o rancho de um adversário, o que foi imediatamente imitado pela maioria em luta.

Como consequência tiveram-se cenas muito grotescas, gritos no meio do fogo e da fumaça e, ao findar todo o desentendimento, jaziam mortos alguns homens e sofriam dezenas de feridos, gravemente queimados, entre eles o causador da briga, que, em carne viva, estava sendo levado para ser tratado em Taquara.

ENGELMANN, Erni G. A saga dos alemães: do Hunsrück para Santa Maria do Mundo Novo. Igrejinha, RS: E.G.Engelmann, 2004. v.3



Infelizmente, resquícios dessa mentalidade escravista sobrevivem ainda hoje, em pleno século XXI. Pipocam aqui e ali, país afora, notícias de nefastos casos de **semi-escravidão** e de **condições de trabalho degradantes**. E, pior, alguns setores sociais teimam em perdurar concepções que desafiam os avanços civilizatórios e se enamoram com a total subserviência e a superexploração do trabalho, especialmente de pobres, negros e imigrantes (concepções estas invariavelmente acompanhadas de discursos de viés supremacista e proto-fascista).

A construção - dificuldades financeiras

Como vimos, em 1914, após cerca de dois anos de iniciados os trabalhos, 20 quilômetros de linha estavam prontos e em tráfego, entre Taquara e a estação na localidade de Sander. A segunda metade daquela década seria marcada por grandes dificuldades de investimento.



Vejamos alguns trechos de documentos sobre o assunto:

A estrada, como diz o Intendente de Taquara, vae fomentar rápido desenvolvimento da vasta e importante região, não só d'aquelle município como dos limítrophes, de S. Leopoldo, S. Sebastião do Cahy e S. Francisco de Paula, a cujos productos servirá de fácil e barato escoadouro.

No município de S. Leopoldo attenderá as linhas do Herval, Padre Eterno, Rhenania e Tapera e no de S. Sebastião, às de Nova Petrópolis, Ávila, Marcondes, Faria Lemos e Raposo, tendo ainda a contar com a contribuição de Bom Jesus e Vaccaria.

Parecer da Diretoria de Viação Terrestre da Secretaria de Obras Públicas, publicado no Relatório apresentado ao Conselho Municipal da Taquara pelo intendente Diniz Martins Rangel em 20 de setembro de 1917.



Pelo acidentado do terreno, que V.S. bem conhece, esse demandou obras de muito custo, de modo que a Companhia está se vendo nas mais sérias dificuldades para promptifical-o de todo.

Tem usado de todos os meios para obter o capital necessário e afinal o conseguiu, mas mediante uma condição: a fiança do município. É essa a condição exigida por qualquer banco e, d'ahi, o nos dirigimos à V.Sa.

Correspondência de João Corrêa Ferreira da Silva a Diniz Martins Rangel, de 26 de julho de 1917

Correspondência de João Corrêa Ferreira da Silva a Diniz Martins Rangel, de 26 de julho de 1917

Com o fim de desenvolver, industrial e commercialmente, a riquíssima zona municipal do Moreira, Gramado, Rhenania, Linha Nova, Canella etc, ideo-se a construcção de uma linha férrea que ligando esta cidade ao Canella, fosse servir de prompto, rápido e barato escoadouro aos productos de todos esses núcleos coloniaes, Ideado o plano, obtida a concessão municipal, em concorrência pública, iniciaram-se desde logo os trabalhos, e, em pouco tempo, estavam em tráfego vinte quilômetros da estrada, ou seja a sua terça parte, pois o percurso todo é de 60 quilômetros.

Que se vai pedir? Tudo e nada.

Tudo, - porque sem essa fiança a estrada não irá avante, ao menos nesses 20 quilometros tão adeantados em serviço e que, uma vez trafegados, illiminam para os colonos as serras accidentadas e que hoje os privam de mais desenvolvida producção.

Nada, - porque o município nada dispensará, nem pode recuar qualquer responsabilidade de facto, visto que a renda da estrada dará para o pagamento dos juros, amortisações e custeio dessa estrada, deixando ainda um saldo de 59:000\$000.

Correspondência de João Corrêa Ferreira da Silva a Diniz Martins Rangel, de 26 de julho de 1917

...entendi que...o auxílio pedido se justificava, pelo muito que a estrada viria contribuir para o progresso do município, o que já se verificava, com os 20 quilômetros em tráfego, e que se estendiam pela planície, aquém, portanto, das grandes rampas que a estrada futuramente devia como que illiminar.

...ver-nos-emos talvez na contingência de ter que despedir parte ou todo pessoal operário, desorganizando o serviço, já quasi a findar e augmentando ainda mais as nossas dificuldades. Procurei todos os meios ao meu alcance para não voltar novamente a importunar Va. Excia., mas, nada tendo conseguido, volto ainda uma vez, a pedir-lhe que me tire dos embaraços em que me vejo.

Correspondência de João Corrêa Ferreira da Silva ao "amigo e chefe" Borges de Medeiros, de 24 de maio de 1919.

A chegada do trem a Gramado em 1919

No dia primeiro de junho de 1919, o apito do trem anunciava oficialmente a inauguração da estação Várzea Grande, após cinco anos de construção dos 20 quilômetros a partir de Sander.



Inauguração da estação Várzea Grande, em 1º de junho de 1919. Na frente da locomotiva, um arranjo de flores exalta a esperada data: "Salve 1º de Junho".

A chegada em Gramado (Centro) e Canela

Em 9 de abril de 1921 foi a vez da inauguração da estação do centro de Gramado. Em dezembro desse mesmo ano, a linha Taquara-Canela foi encampada pelo governo do estado.

A inauguração da estação Canela teria que esperar ainda mais alguns anos. Além das dificuldades financeiras, ocorreu no Rio Grande do Sul mais uma disputa de poder entre grupos de elite: a **Revolução de 1923**, na qual oposicionistas tentaram derrubar Borges de Medeiros, no poder há mais de 25 anos. As lutas armadas entre as duas facções (Maragatos e Chimangos) paralisaram as obras até a conclusão, somente em 1924.



Estação Gramado, nas proximidades da atual rodoviária (década de 1940/50).



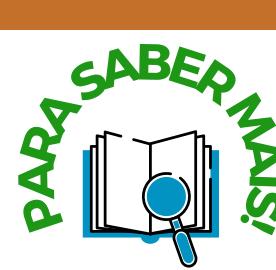
Estação Campestre Canella

O primeiro prédio da estação era em madeira e o segundo em alvenaria, construído em 1939 (seria demolido em 1964, após a desativação da linha).

Viação Férrea do Rio Grande do Sul Edital

Faço público, de ordem do Sr. Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que no dia 14 do corrente, será oficialmente inaugurado e entregue ao tráfego de passageiros e de mercadorias a estação de Canela, situada no fim da linha do ramal que começa em Taquara.

Jornal A Federação, Porto Alegre, 11 de agosto de 1924.



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.
- ENGELMANN, Erni G. *A saga dos alemães: do Hunsrück para Santa Maria do Mundo Novo*. Igrejinha, RS: E.G.Engelmann, 2004. v.3.
- 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.
- MOEHLCKE, Germano. *Estrada de ferro: contribuição para a história da primeira ferrovia do Rio Grande do Sul*. São Leopoldo: Rotermund, 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
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. *No tempo da espanhola: a gripe de 1918 e o caso de Porto Alegre*. *Horizontes Antropológicos* [Online], 65 | 2023. <http://journals.openedition.org/horizontes/7335>. Acesso em: 21 de out. de 2024.
- 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.

Vídeo com janela em Libras

'A Estrada de Ferro Taquara-Canela e o Museu Estação Férrea Várzea Grande'



<https://youtu.be/Pns6v-7Q0Nc>



<https://youtu.be/UIWpiSA2Aas>

Audiobook
'Museu do Trem de Gramado'



Na aula 4 veremos:

O Rabicho ferroviário



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

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).



MINISTÉRIO DA CULTURA



Os autores:



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



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



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.