

CURSO

INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA TAQUARA-CANELA

Wanderley Cavalcante
Eduardo da Silva Weber
Alex Juarez Müller

AULA

4

O RABICHO FERROVIÁRIO



Realização:

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA



MINISTÉRIO DA
CULTURA





Nesta aula veremos:

- **O Rabicho Ferroviário**

*"...Tinha-se assim a prova dos benefícios da estrada e por esses factos se poderia julgar dos reaes merecimentos da estrada quando essa trafegasse na serra, fazendo os colonos esquecerem as ingremes rampas dos morros, das quaes lhes era pesadello a do celebrado **"Arrebenta rabicho"**, cuja acertada denominação, como que photographa a sua declividade".*

Trecho (reproduzido com a grafia original) da carta do empresário João Corrêa ao Intendente de Taquara Diniz Martins Rangel, datada de 2 de julho de 1917, no qual ele cita o 'Arrebenta Rabicho':



A carta citada acima está no Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Taquara pelo intendente Diniz Martins Rangel em 20 de setembro de 1917, publicado no final do mesmo ano, em Porto Alegre, pelas 'Officinas graphicas d' A Federação".

A Federação era o jornal oficial do Partido Republicano Rio-Grandense (o PRR), de Júlio de Castilhos, Borges de Medeiros e do Martins Rangel que à época exerciam o poder com forte aparato ditatorial.

Introdução

O Rabicho é uma característica marcante e incomum da linha férrea Taquara-Canela.

Destacada pela memória local como uma obra de engenharia ferroviária rara na América do Sul, o Rabicho é uma engenhosidade ferroviária de inestimável sentido histórico e um verdadeiro tesouro em memórias afetivas.

Para Gramado, região das Hortênsias e Vale do Paranhana, é uma inédita atração turístico-cultural que precisa ser valorizada e mostrada ao mundo.

BONS ESTUDOS!!!

O Rabicho Ferroviário

“Um trem que andava de costas”

Ao longo de pouco mais de 40 anos, colonos e visitantes que se dirigiam a Gramado e Canela tinham que completar parte de suas viagens de trem de um jeito incomum: de costas para seu destino final, admirando a paisagem de vilarejos e vales e das então vastas plantações coloniais, com o trem trafegando em marcha à ré.

O ‘Rabicho’ era uma obra de engenharia ferroviária de manobra e tráfego de trens em MARCHA À RÉ, para vencer uma grande subida (encosta de serra), ultrapassando-a sem a utilização de túneis.

O Rabicho ferroviário consistia numa solução de manobra feita por uma composição ferroviária (locomotiva e vagões) em marcha à ré para vencer uma subida de um grande obstáculo natural, um morro, ultrapassando-o sem a utilização de túneis.



Muro Parador (ou para-choque) na ponta superior do Rabicho (2019). Resquício de **arqueologia industrial** preservado na localidade Altos da Viação, no bairro Várzea Grande, em Gramado-RS.

O Rabicho Ferroviário

Logo na saída do atual bairro Várzea Grande, em direção ao que hoje é o Centro de Gramado, há um grande elevado de aproximadamente 100 metros de altitude. Para partir dos 615 metros acima do nível do mar (na estação Várzea Grande) e atingir os poucos mais de 800 metros onde, em 1913, foi instalada a sede do município, esse grande obstáculo precisava ser vencido.

Sua ultrapassagem somente seria possível com obras de altíssimo custo, por meio da construção de um túnel ou, talvez, através de longos desvios que afastariam a linha do Centro e do destino final, o Campestre Canela. Tais opções eram praticamente impossíveis para as condições financeiras do empreendimento naquele período.

De acordo com a tradição oral, engenheiros contratados pela firma de João Corrêa (empreiteira que capitaneava a construção da linha Taquara-Canela, iniciada em 1913), alguns inclusive de referência e experiência internacional, atestaram a impossibilidade de transpor o ponto e dar continuidade à ferrovia sem o uso de um túnel.



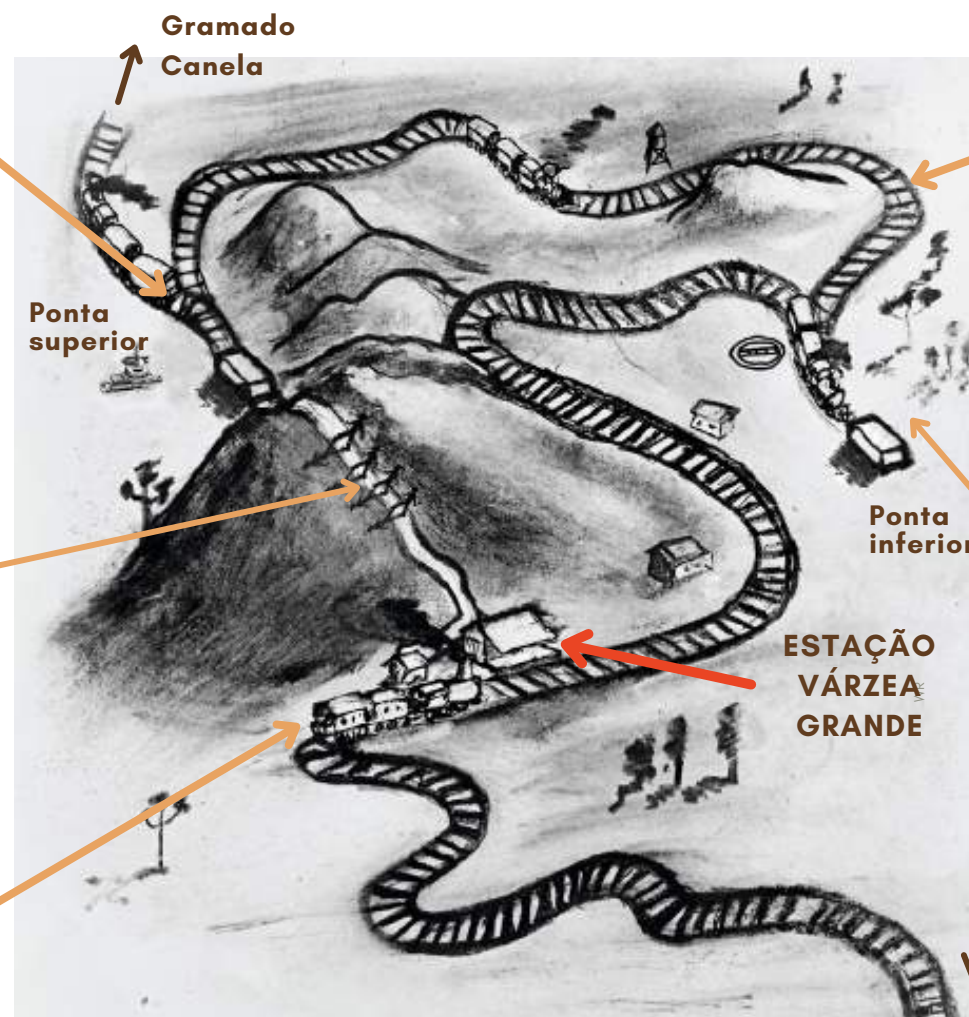
O muro parador após recuperação realizada pela comunidade da Várzea Grande, apoiada por uma associação de empresários do bairro, e da pesquisa e redescoberta feita por historiadores e preservadores da memória. Acima do muro, vê-se os resquícios do parador. (2019)

A saída engenhosa, e por que não dizer, teimosa e obstinada encontrada pela firma de João Corrêa para continuar levando a ferrovia ao seu destino foi contornar o obstáculo, utilizando a força da locomotiva em marcha à ré (situação em que o motor é mais potente).

Infográfico - Modo de operação do Rabicho Ferroviário

Na outra ponta do Rabicho, no alto da elevação, o trem encostava de ré. Ali era feita uma nova mudança de via, direcionando a composição para os trilhos que seguiam para a estação no Centro de Gramado, agora normalmente de frente.

Trilha que alguns passageiros faziam a pé durante a lenta manobra da composição no Rabicho (cerca de 40 minutos).



1 O trem vindo de Porto Alegre, após parar na estação Várzea Grande, iniciava o desvio do elevado, seguindo em frente até a primeira ponta do Rabicho.

3 Nesse trecho o trem passava a trafegar **em MARCHA À RÉ**, subindo aproximadamente 3 km. (Esse trecho em marcha à ré ficava entre os muros paradores das pontas de cima e de baixo).

2 Nessa primeira ponta do Rabicho, a locomotiva encostava ainda de frente e era realizada manualmente a mudança de via (inversão para outra rota).



E por que o nome "Rabicho"?

O grande elevado tinha uma característica que acabou virando uma denominação popular. O rabicho é um tipo de corda ou amarração que faz parte da montaria do cavalo. Esse artefato era colocado debaixo do rabo do animal e era preso à cela. Sua função era impedir que a cela escorregasse para frente (para o pescoço do cavalo), em uma descida mais acentuada de um morro.

Porém, nesse morro em particular, devido à sua grande declividade, era comum que essa corda se arrebentasse. Daí o morro passou a ser conhecido como "**Arrebenta Rabicho**".

Provavelmente por um processo de simplificação da linguagem cotidiana, o nome "Arrebenta Rabicho" foi dando espaço para "Rabicho". Não se sabe ao certo o porquê da manobra ferroviária ter, por fim, acabado adotando o nome do lugar.

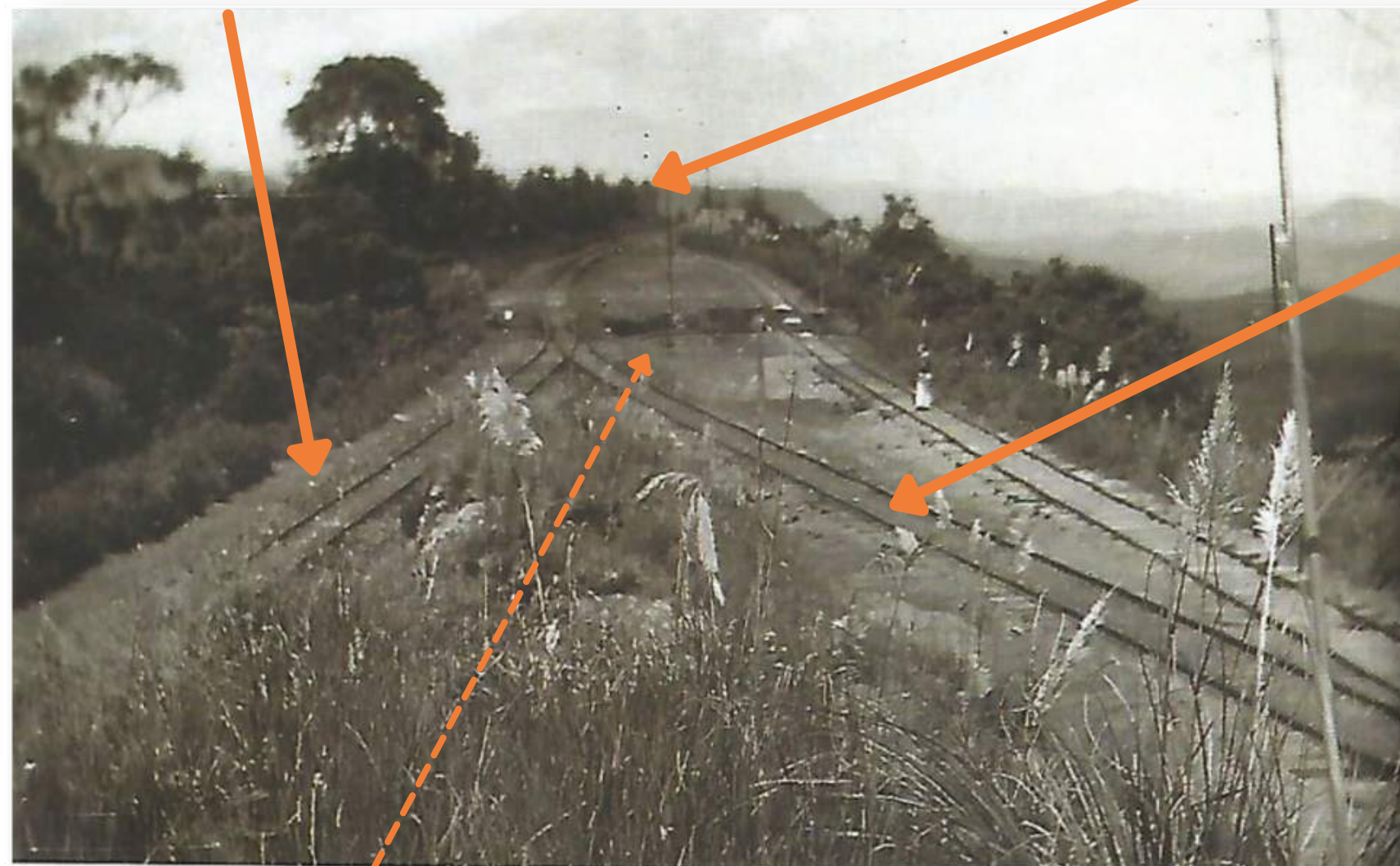
Modo de operação do Rabicho Ferroviário

Na PONTA DE CIMA DO RABICHO (localizada hoje na comunidade do Altos da Viação) pode ser visualizada parte da manobra por meio dessas duas fotos históricas, tiradas em ângulos bem aproximados de um mesmo local:

1 Trem vem da Estação Várzea Grande em marcha à ré, subindo.

2 Trem encosta, em marcha à ré, no muro para-choque da Ponta Superior.

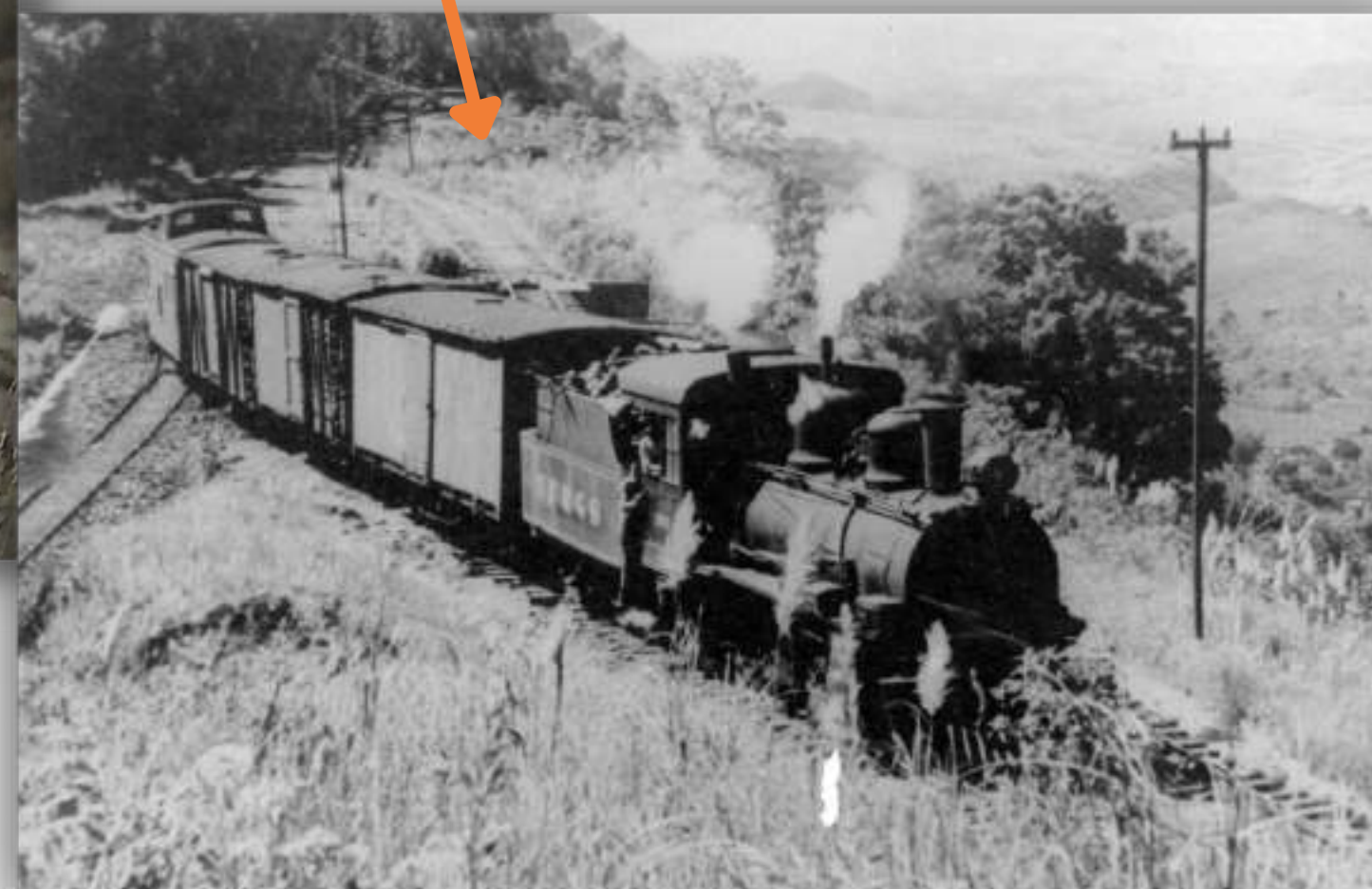
3 Segue, agora de frente, em direção ao Centro de Gramado.



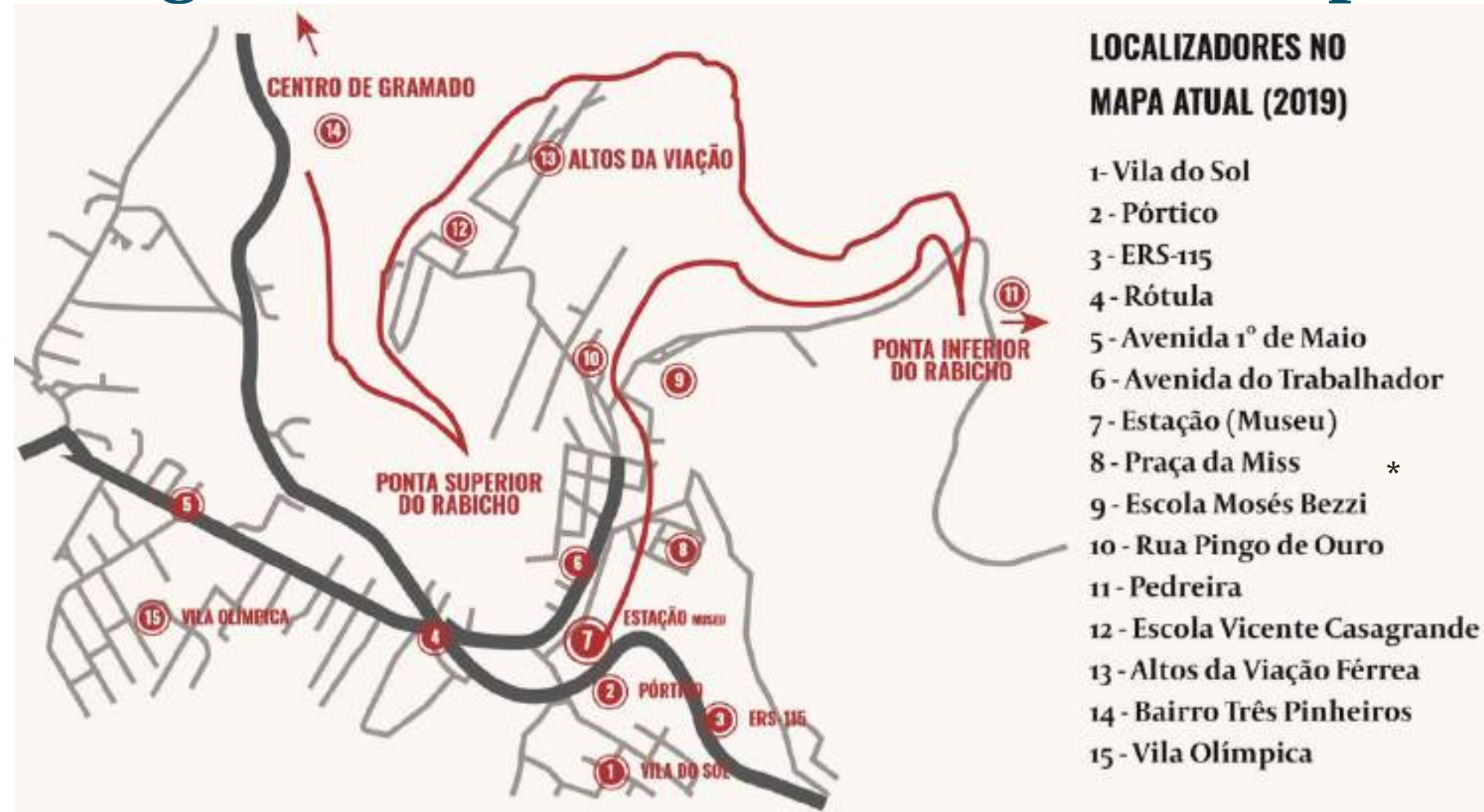
Ao centro vemos o Girador (usado para carro-motor e outras viaturas de pequeno porte).

Acervo de Antônio Olmiro dos Reis

Trilhos na Ponta Superior do Rabicho (período provável: décadas de 1920/1930).



Infográfico - Localizadores sobre o mapa atual



O que restou do para-choque (imagem de quando foi redescoberto em 2019).

O trecho de linha que ficou conhecido como Rabicho ficava entre duas pontas. Uma ficava na parte mais baixa (nas imediações da atual pedreira da Várzea Grande). A outra, na parte mais alta da atual comunidade Altos da Viação Férrea, a uma altura em torno de 750 metros acima do nível do mar.

Ambas as pontas tinham um muro parador (ou 'para-choque') e um girador do carro-motor.

Descreveremos, nesta aula, a 'Ponta de Cima'.

‘Ponta de Cima’ do Rabicho / Muro parador / Girador do carro-motor

O muro parador

A função do muro de para-choque era servir de referência de parada quando a composição encostava em marcha à ré.

No centro do muro parador, havia um dispositivo com molas que amorteciam a parada do trem.



Acervo família Bezzi-Casagrande



Acervo família Bezzi-Casagrande

Na imagem ao lado (década provável: 1940), o para-choque original. No centro dele vemos o dispositivo com uma grande mola. Em cima estão Adelina, Miguel e Elvira Bezzi.



Acervo Iraci Casagrande Koppe

Moradores e visitantes posando no parador da ponta de cima do Rabicho. Fotos de décadas 1940/1950.



Pessoas posam no muro (período provável: décadas de 1930/1940). Nota-se um poste para fios telegráficos no centro da imagem e o perfil do Morro Agudo mais ao fundo.(1940/1950).

Moças posando no para-choque da Ponta de Cima.
Fotos de décadas 1940/1950.

Acervo família Bezzi-Casagrande



Acervo família Bezzi-Casagrande



"...um magnífico panorama..."

O Rabicho já foi considerado como ponto de visitação turística. Por sua localização privilegiada e pela larga vista do vale, foi um local de encontros e ponto de registros fotográficos de cidadãos e visitantes (veranistas e turistas).

Em uma espécie de Almanaque ("Guia- lb m") publicado em Gramado, datado de novembro de 1938, vemos o Rabicho apresentado como opção de passeio, ao lado de outras atrações como o **Parque Joaquina Rita Bier, a Cascata dos Narcisos, a Fonte dos Amores, a Bella Vista, Cascata dos Pinheirinhos, o Valle Bom Retiro e a Praça Bello Horizonte.**

"Outro passeio lindo faremos, se seguirmos os trilhos do leito da Estrada de Ferro até ao "Rabicho". Em vista do perigo que oferece o movimento dos trens e dos rapidos carros-motores, principalmente nas passagens estreitas abertas na rocha, deve-se observar o máximo cuidado, evitando a companhia de crianças. A parte mais interessante é o trecho de escavação no pendão da rocha que em certos pontos cae mais de 100 metros verticalmente. As casinhas e igrejas l  na baixada parecem pequeninhas, assemelhando brinquedos. Do Rabicho abre-se as nossas vistas um magnífico Panorama. No recosto dos morros da infinita cadeia de montanhas, distinguimos bem visível até longe o percurso da linha da Estrada de Ferro. Observamos também o recurso de tecnica que usou o Cel. João Corrêa para vencer o obstáculo natural. Não conseguindo vencer morro em linha de serpentina, fez o trem subir de marcha ré, em zig-zag.

Está em nossa vontade voltar deste ponto da excursão a Gramado ou seguir pelo atalho, à direita do Para-choque, até Várzea Grande. Attingimos esta localidade em 10 minutos. Fazendo a excursão de manhã, poderemos almoçar em Várzea Grande e voltar depois do meio dia, de trem."

Página de publicação bilíngue (português e alemão) de 1938, cujo responsável era Leopoldo Rosenfeldt. Ao lado, o texto da página, reproduzido com a grafia e a pontuação original.

O trecho "...seguir pelo atalho, à direita do para-choque, até Várzea Grande"   uma referência   trilha a p  entre a ponta superior do Rabicho e a Estaq o Várzea Grande.

O girador do carro-motor

O carro-motor era um veículo de transporte de passageiros com rodas adaptadas aos trilhos. Era comum sua utilização por pessoas de classes sociais mais altas.

As passagens eram mais caras, era mais confortável e bem mais rápido que o trem de passageiros. Durante algum tempo foi bastante utilizado para trazer clientes para compra de terrenos no loteamento da Vila Planalto.

O girador é um dispositivo de manobra ferroviária. É uma espécie de "bandeja" que tem como função inverter a direção de uma máquina de tração (uma locomotiva, um carro-motor ou um auto-de-linha, por exemplo).

A viatura é posicionada em cima do trilho móvel, que faz um giro em 180 graus, colocando-a no sentido contrário (a frente para a direção oposta a que vinha). O giro pode ter acionamento manual ou motorizado. Os dois giradores do Rabicho tinham acionamento manual.

Acervo família Bezzi-Casagrande



Carro-motor
parado no girador
no Rabicho (anos
1930/40)

Centro de Preservação da História da Ferrovia no RS



Carros motores construídos pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) na década de 1930, nas oficinas de Santa Maria-RS. Na frente dos veículos vemos um girador.

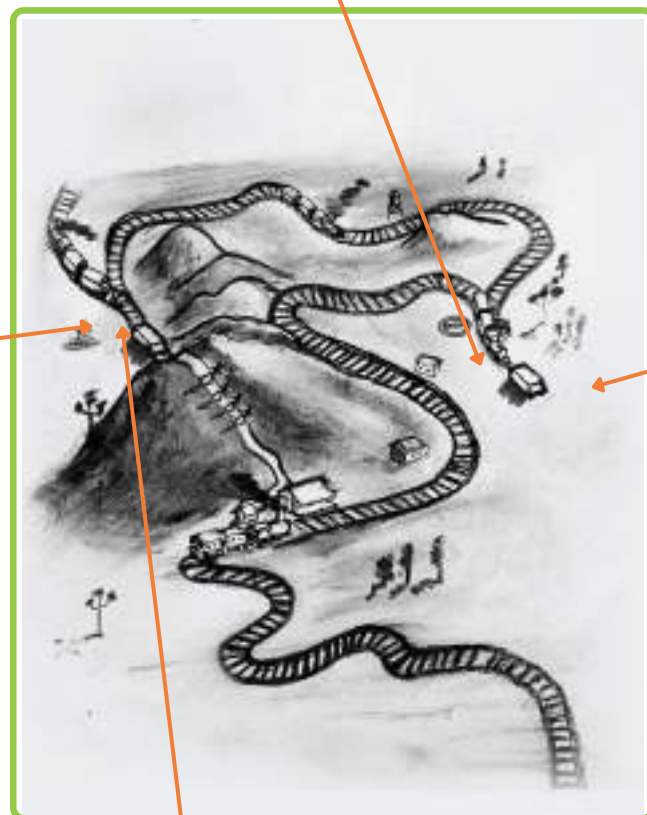
O carro-motor, por ser leve em relação a uma composição formada por uma locomotiva e seus vagões, não precisava fazer o percurso do Rabicho em marcha à ré. Da mesma forma, uma locomotiva sozinha, sem o peso dos vagões e suas cargas, conseguia subir o elevado de frente.

Modo de operação do girador do carro-motor

1

O carro-motor chegava vindo de Porto Alegre de frente, posicionava-se sobre o trilho móvel, que girava para a viatura ficar de frente e continuar a subida.

Girador da Ponta de Cima



Girador da Ponta de Baixo

2

Na ponta superior do Rabicho, o carro-motor chegava de frente, posicionava-se sobre o trilho móvel e girava para a viatura ficar de frente em direção ao centro de Gramado.



Acervo família Bezzi-Casagrande

Posando para fotos nos trilhos e no muro do girador do Rabicho. Na ponta, um homem, com um pedaço de madeira apoiado no chão, movimenta os trilhos circularmente.



Acervo família Bezzi-Casagrande



Acervo Iraci Casagrande Koppe

Trilhos do girador da ponta superior do Rabicho com giro sendo acionado manualmente (data estimada: 1946).



Acervo dos autores

Resquícios do muro do girador da ponta superior do Rabicho, redescoberto em 2019 por historiadores e preservadores da memória de Gramado. Após a redescoberta, passou por um processo de recuperação e valorização pela comunidade.

Modo de operação do girador do carro-motor

1 O carro-motor chegava vindo de Porto Alegre de frente, posicionava-se sobre o trilho móvel, que girava para a viatura ficar de frente e continuar a subida.



Acervo família Bezzi-Casagrande



Acervo Iraci Casagrande Koppe

Posando para fotos nos trilhos e no muro do girador do Rabicho. Na ponta, um homem, com um pedaço de madeira apoiado no chão, movimenta os trilhos circularmente.



Trilhos do girador da ponta superior do Rabicho com giro sendo acionado manualmente (data estimada: 1946).

2 Na ponta superior do Rabicho, o carro-motor chegava de frente, posicionava-se sobre o trilho móvel e girava para a viatura ficar de frente em direção ao centro de Gramado.



Acervo dos autores



Resquícios do muro do girador da ponta superior do Rabicho, redescoberto em 2019 por historiadores e preservadores da memória de Gramado. Após a redescoberta, passou por um processo de recuperação e valorização pela comunidade.

A trilha que os viajantes faziam a pé

Um costume pitoresco daqueles tempos: contam que era comum muitos passageiros descerem na estação Várzea Grande e, enquanto o trem fazia a manobra no Rabicho (subindo o elevado em marcha à ré), dirigiam-se à casa comercial de Mozé Bezzi bem ao lado da estação, faziam algumas compras, comiam algo e de lá seguiam a pé por uma trilha até a outra ponta do Rabicho, lá em cima.

A manobra da composição durava algo em torno de trinta a quarenta minutos, tempo suficiente para esses passageiros usufruírem dos serviços no comércio e chegarem lá em cima antes do trem.

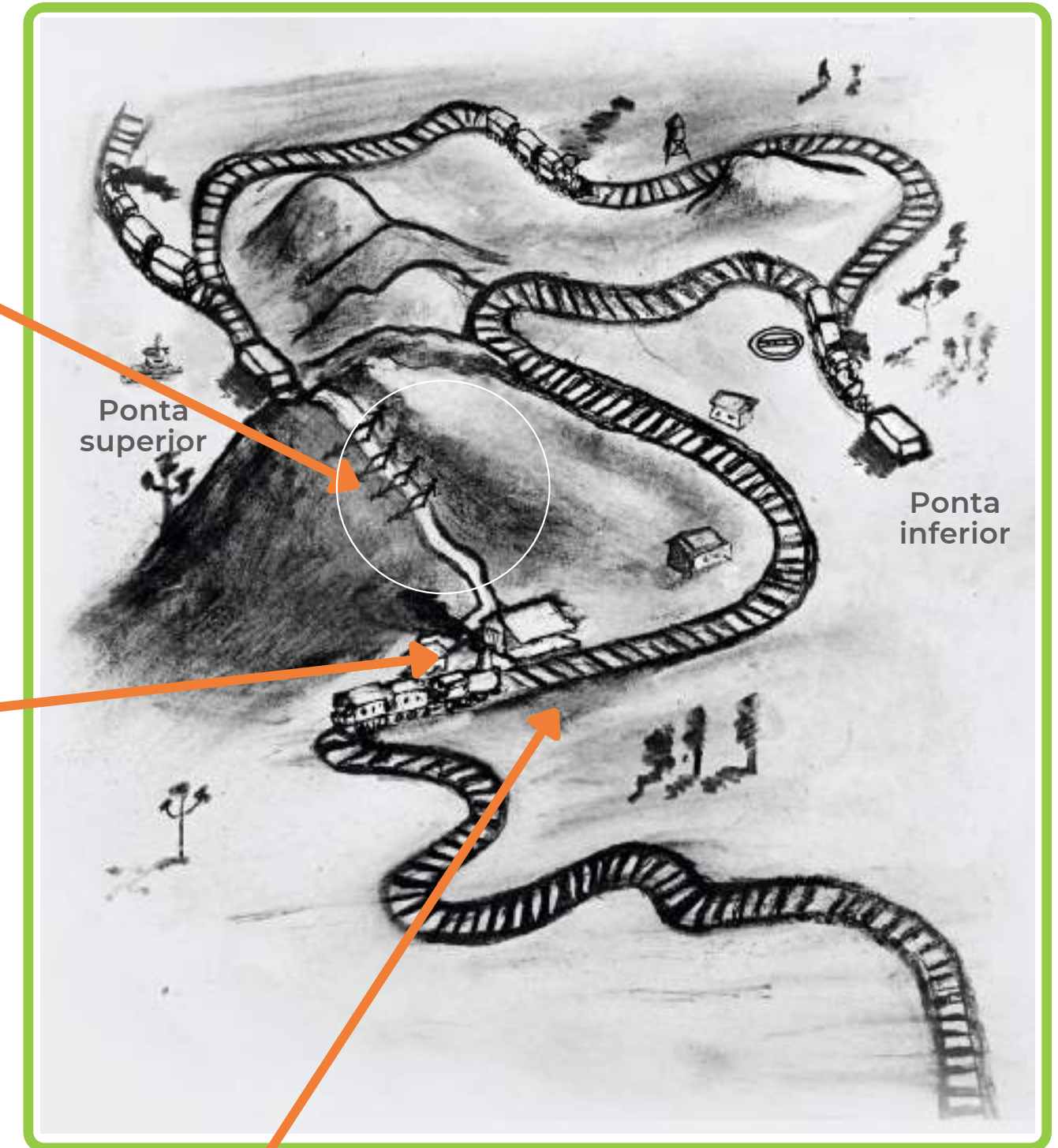
No sentido Canela-Taquara, durante a descida do trem em marcha-ré, muitos passageiros davam utilidade ao seu precioso tempo também descendo a pé.

Trilha que alguns passageiros faziam a pé, durante a lenta manobra da composição no Rabicho

Comércio de Mozé Bezzi, ao lado da estação



Acervo família Bezzi-Casagrande



ESTAÇÃO VÁRZEA GRANDE

TRÊS COROAS
IGREJINHA
TAQUARA
PORTO ALEGRE

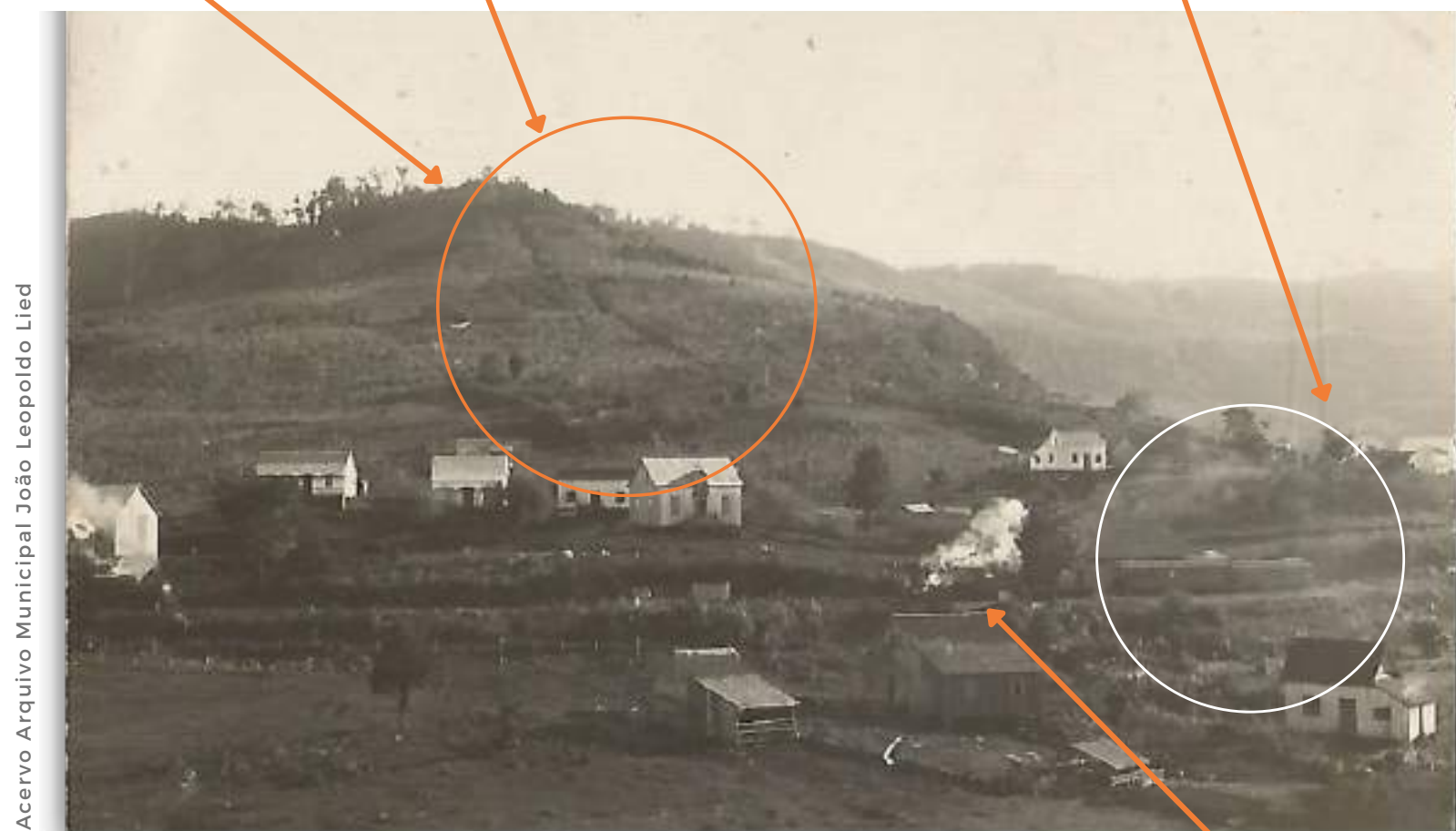


A trilha que os viajantes faziam a pé

Parte do bairro que ficou conhecida como "Cantão". Os trilhos por onde as duas locomotivas da foto trafegam tinham, neste trecho, um trajeto bem aproximado ao da atual avenida dos Trabalhadores.

Ponta Superior do Rabicho

Trilha



Acervo Arquivo Municipal João Leopoldo Lied

Fotografia da Várzea Grande, tirada provavelmente a partir de algum ponto nas imediações da atual Vila do Sol (anos 1920).

Trem com locomotiva soltando fumaça. Nesse ponto ele vem do centro de Gramado, já passou de ré pelo Rabicho e se aproxima da estação Várzea Grande.

A "curva da pedra"

Na ponta superior do Rabicho, no caminho do atual bairro Três Pinheiros, há uma grande pedra em uma curva. Na frente da pedra, um belo e grande muro de contenção.

Veranistas e moradores usaram o espaço como cenário de suas lembranças fotográficas.



Acervo família Bezzi-Casagrande



A famosa curva foi palco de um grande acidente (período provável: década de 1940). Móveis e outras cargas foram jogados perau abaixo.

Fotos de décadas 1940/1950



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.

CORRÊA, Lurdes Terezinha; SPARREBERGER, Yara Lúcia, (Org.). *Raízes de Gramado, Publicação das palestras do I Encontro Raízes de Gramado*. Gramado: Gramado, RS: Prefeitura Municipal de Gramado, 1992.

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

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.

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

PIZETTA, Mário. Gramado, ontem e hoje. Gramado, RS: APAE. Gramado, 1973.

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>

Áudiobook

‘Museu do Trem de Gramado’



Os autores:



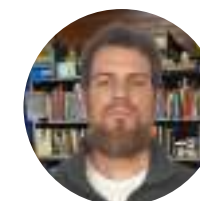
Wanderley Cavalcante Historiador, Especialista em Metodologias do Ensino de História (UECE).

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.

Na aula 5 veremos:

- **A estação Várzea Grande, o Sítio Ferroviário e o Museu do trem**



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).

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