

CURSO

INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA LINHA FÉRREA TAQUARA-CANELA

Wanderley Cavalcante
Eduardo da Silva Weber
Alex Juarez Müller



AULA

6

TRABALHADORES DA FERROVIA E ASPECTOS DO COTIDIANO

Realização:

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA



MINISTÉRIO DA
CULTURA





Nesta aula veremos:

Aspectos do cotidiano

- Costumes, aspectos da vida ligados ao trem, curiosidades etc.
- As memórias afetivas: trechos de depoimentos de contemporâneos da ferrovia



Trabalhadores da ferrovia

- Alguns conceitos básicos de uma ferrovia
- Fases da mão de obra
- Trabalhadores em Gramado e região
- Alguns exemplos de ocupações e funções na Viação Férrea do Rio Grande do Sul



Trabalhadores no depósito de locomotivas em Taquara.
(Década de 1930)

Introdução

As experiências vividas e as memórias afetivas de contemporâneos da linha Taquara-Canela, bem como daqueles que com eles conviveram, constituem uma valiosa fonte de informações para a compreensão de um período em que o apito do trem cadenciava o ritmo de vida das pessoas na região. Esses testemunhos orais oferecem contribuições significativas à análise histórica, ajudando a compor o retrato de um tempo emoldurado por trilhos, dormentes e locomotivas, e a ferrovia desempenhava papel central na dinâmica social

BONS ESTUDOS!!!

Aspectos do cotidiano

*“...o pão vinha pelo trem.
Quando o trem apitava no
Rabicho, eu ou meu irmão [...] íamos de bicicleta até a Estação...
pegar o pão e vir até o comércio...no caminho a gente entregava à Dona Querina que na época tinha o hotel... e também cartas... e muitas vezes a gente ia só pra olhar o trem que era bonito, era uma coisa divertida...”*

(MT, 2008)

“Ao soar o apito do trem avisando que estava chegando na estação, todas as crianças naquela época se dirigiam até lá para ver os veranistas, que se hospedavam no Hotel Casagrande desembarcarem do trem. Tudo era muito bonito... as pessoas diferentes, bem vestidos, elegantes, que nós íamos ver e ficávamos admirados, encantados com as roupas diferentes... era a moda.”

(CRB, 2008)

“Eu achava tão bonito o trem quando apitava lá em Maura e vinha ... subia esses morros atrás fazendo fumaça e a gente escutando o barulho dele... atrás da Vila do Sol.

...era bonito quando ele apitava antes de chegar na estação ali onde era o Rissi... Uma satisfação de ver aquela máquina funcionando, carregando gente, carregando mantimento, carregando de tudo...”

(AJS, 2008)

“...íamos para janelas de nossas casas ... a gente corria para ver as faíscas da máquina que era muito bonito”.

(IH, 2008)



Acervo Iraci Casagrande Koppe

Passageiros aguardando a chegada do trem para embarque na estação Várzea Grande (década de 1940/1950).



Acervo Iraci Casagrande Koppe

Estação centro de Gramado (década de 1940/1950).

Aspectos do cotidiano

Para jovens e crianças principalmente, em uma realidade ainda muito distante dos recursos tecnológicos da atualidade, o vai-e-vem dos trens era sinônimo de lazer e divertimento.

O 'novo' e as opções de quebra da monotonia, da rotina, vinham pelos trilhos e a simples passagem do trem já era motivo de atração e deleite.

O entretenimento proporcionado pelo parque ferroviário aparece em relatos de brincadeiras, peraltices e traquina-gens.

"Aproximadamente dos oito aos nove anos de idade, quando eu andava de trem junto com outros meninos, andávamos às escondidas, pois não tínhamos dinheiro. Quando aquele homem de quepe, vestido de guarda vinha, nós fugíamos para outro vagão e assim nós ficávamos toda viagem."
(GC 2008)

"...quando não tinham nada o que fazer, eles arrumavam sabão e passavam nos trilhos só para ver o trem patinar"
(AR, 2018)



O girador do carro-motor também estava no rol de diversões juvenis. Garotos e garotas "surfavam" em pé nos trilhos enquanto a estrutura girava impulsionada manualmente por um deles. Há um relato de uma ocasião em que um rapaz acidentou-se, perdendo parte das pernas nessa brincadeira. Na foto, jovens sentados nos trilhos e no muro do girador do Rabicho (data estimada: década de 1940).

"...aos oito ou nove anos de idade eu brincava nos trilhos ou nos pendurávamos no trem com outros meninos na época. Tempo bom esse."
(RJ, 2008)

"Nós era em quatro, cinco e fazia o girador andar... ficava rodando uma hora, duas... pensar hoje a gente não vai fazer mais"
Nós subíamos lá em domingo, que não tinha ninguém e aproveitava..."
"[...] Naquela caixa d'água... tinha 15 metros de altura... a gente subia..."
(EM, fev/2020, 76 anos)

"..os guris que vendiam frutas e doces nas janelas do trem às vezes aproveitavam uma desatenção dos funcionários e passavam uma coisa nos trilhos para o trem demorar um pouco mais pra sair... tinham mais tempo pra vender..."
(SH, 2018)

Aspectos do cotidiano

Negócios no varejo, venda ambulante e 'bicos', eram fontes de renda extra. Além do comércio de atacado, das vendas e armazéns, de empresas, ou de uma cooperativa, as plataformas das estações também acabavam servindo de suporte a transações de menor escala, trocas comerciais caseiras, artesanais e a atividades informais.

“Eu me recordo que minha mãe incentivava para ir ajudar os veranistas a carregar as malas para o antigo hotel Casagrande... ganhava uns trocados dos veranistas.”

(PM, 2008)

“...sim... e nós quando morava lá tinha o trem... o lastro... nós vendia coisa... daí os que trabalhavam no trem... eles vinham então encomendar quando o lastro subia pra Gramado... eles vinham... tantos feijão, tantas batata, tantas coisa, assim, chimia, banha, vendia tudo pra eles. Daí então até que ele vinha até Canela e voltava então nós arrumava ligeiro e levava até na estação, daí meu marido carregava na carreta e levava lá... Ele já vinha e já deixava pago. Era muito bom o trem... Eles vinha na hora encomendar, mas eles já sabia que a gente tinha...”

(Ma. E R, mar/2019, 86 anos)

Na chegada do trem de passageiros na estação do centro, guris a serviços de hotéis e hospedarias se postavam na plataforma anunciando aos gritos o nome do hotel, para identificar os hóspedes e guiá-los, levando suas bagagens.

“Eu tinha que buscar o turista lá na estação do trem com aqueles carrinhos de quatro rodas, botava a bagagem em cima e ia puxando. Não tinha auto na época,,, Quando tinha pouca bagagem era carrinho de mão mesmo...”

(EM, fev/2020, 76 anos)

“Em 1961, como vinha muito turista de Novo Hamburgo, São Leopoldo, tudo gente alemão... eles sempre precisavam de pessoa que sabia falar alemão...”

(EM, fev/2020, 76 anos)

E o apito da locomotiva que já de longe anunciava a breve aproximação da estação, indicando para muitos que chegara a hora de ficar a postos para trabalhar, também indicava, em contraste, para outros que era a hora da parada para o descanso. Era o sinal para dar uma pausa em suas lidas para repor as energias:

“...me lembro que quando a gente trabalhava na lavoura, ele vinha pelas 11:00h, era hora da largada. Era o nosso relógio”.

(Ester Walda Henrich, depoimento a Marilu Bielski Kern, 2006)

“...quando o trem passava, com aquele apito, era sempre perto das 11:00h da manhã. Então nós sabíamos que era preciso deixar a lavoura e voltar para casa para fazer o almoço.”.

(Walli Ilse Dreher, depoimento a Marilu Bielski Kern, 2006)

Aspectos do cotidiano

Aervo família Bezzi-Casagrande



Moradores. Ao fundo a estação Várzea Grande.
(período estimado: anos 1940)



Moradores e veranistas na lateral da estação Várzea Grande.
(período estimado: anos 1940)

Aervo família Bezzi-Casagrande

“Os veranistas diziam que Várzea Grande era um lugar muito romântico”
(OBC, abr/2019)

“Os turistas vinham para o trem e se hospedavam no Hotel Casagrande e no hotel de Marcolino Haack, na Várzea Grande ... ficavam mais ou menos de oito a dez dias.”
(PH, 2008)

“...O meu pai contou...que tinha essas políticas antigamente, os Maragatos com os... [...] e quando chegaram em Maura... tinham passado banha nos trilhos e o trem não conseguiu subir. Eles tiveram que ficar quantas horas lá, até que vieram nos Bezzi ali pegar areia, botar areia nos trilhos para o trem não patinar”
(AT, 2019)

“...havia um costume das mães levarem crianças para cheirar fumaça do trem quando o trem chegava... acreditava-se que servia para curar coqueluche... e elas levavam até o carvão pra fazer um chá”
(Iraci Casagrande Koppe, 2019)

Veranistas em um vagão (carro) na Várzea Grande
(anos 1940)



Aervo família Bezzi-Casagrande

“...Era um lugar tão bonito, os namorados saíam e iam lá no Rabicho, lá gritavam, mandavam um abraço pra um, mandavam um abraço pra outro... era romântico aquilo! Gritavam lá de cima, a gente ouvia que naquele tempo não tinha essa barulheira ”
(OBC, abr/2019)

“Ali lá em cima naquele Rabicho, tinha [as gurias] de origem alemã, elas iam em domingo... a gente ficava lá embaixo escutando elas cantando...as 'Fischer'...uma tinha bandolim...viola...tocavam e cantavam, e nós lá embaixo...era a coisa mais linda pra nós... lindo, lindo, aquilo ali!!! Cantavam em alemão... eram umas moças bonitas, duas ou três...”
(LBC, abr/2019)

Aspectos do cotidiano

A partir da estação Agente Hallan, na lenta subida até a estação Várzea Grande, o som do trem ia alertando os colonos do Moreira, Caboclos, Carahá, Moleque, Quilombo, Serra Grande... marcando o ritmo da lida com a terra.

Demorava quase uma hora aquele trajeto. Lentidão em um cenário de vales e peraus no qual os viajantes testemunhavam uma miríade de experiências que marcaram gerações ao longo de mais de quatro décadas. Costeando o morro do Moleque, uma vista de um vale tendo o Morro Agudo como destaque. O Rabicho, na sua ponta superior, era outro ponto que descortinava uma vasta e privilegiada visão de morros e serras.

“...Dia de calor quando abriam as janelas, as fuligens e faíscas, de acordo com a direção do vento... entravam pelas janelas e queimavam as roupas e sujavam de carvão.”
(PH, 2008)

“...Olha eu queimei alguma camisa... uma vez tinha comprado uma camisa bonita tipo aquelas “volta ao mundo”, ...daqui a pouco veio uma faísca...”
(EM, fev/2020, 76 anos)

“...Volta e meia a roupa queimava com as faíscas que saíam do trem. Quando elas caíam nas macegas, pegavam fogo na beira dos trilhos”
(RPD, 2008)

“...O trem ali embaixo, antes de chegar o 26, tinha uma subidinha ali, ele quase apanhava ali pra subir....ele vinha batendo.”
(AT, 2019)



Trechos de trilhos em Gramado



Aspectos do cotidiano



Trechos de trilhos em direção a Gramado

A composição férrea podia ser de carga ou de transporte de passageiros, sendo que esta última geralmente era composta pela locomotiva, dois vagões com os viajantes, um vagão de correios e um quarto com bagagens e encomendas.

A primeira classe ficava no vagão mais distante da locomotiva. A segunda ficava, portanto, mais próxima da fuligem, da fumaça e das faíscas que a máquina liberava. Não são poucos os testemunhos sobre os prejuízos às vestimentas dos usuários:

"Ao atingir a subida da serra, o trem ia com marcha moderada e com a máquina fazendo extremo esforço para vencer a montanha. Em determinados pontos, nas subidas mais fortes, um homem caminhando ao lado da locomotiva podia ir mais depressa do que o próprio trem"
(STOLTZ, 1992, p.109)



A viagem também tinha paradas para abastecimento de água, que era necessária ao movimento do trem: a queima de combustível, carvão ou lenha, gerava a evaporação da água em uma caldeira. O vapor movia um pistão que gerava o movimento mecânico das rodas da máquina.

Existiam várias caixas-d'água ao longo do trajeto (próximo à parada Maura; a uns cem metros após a bifurcação no final da travessa Zucolotto; no atual bairro Três Pinheiros, para citar algumas).

Conta-se que, atrás de onde hoje fica o loteamento Vila do Sol, ficava um local para despejo de restos de carvão e lenha usados nas locomotivas. Há relatos de que, algumas vezes, tal prática teria causado pequenos incêndios naquela área.

Trabalhadores da ferrovia



Acervo família Franzen-Corrêa

Vila de trabalhadores da linha Taquara-Canela, provavelmente ainda do período da construção (sob a firma de João Corrêa).

Existiram, depois, vilas semelhantes no ramal, como a do bairro Três Pinheiros e a do Moleque, que tinham Igreja e escola para filhos dos empregados da Viação.

As escolas eram mantidas pela Cooperativa dos Ferroviários (COOPFER). (Imagem da década de 1910).

A reconstrução da memória ferroviária exige uma abordagem investigativa que considere, de forma especial, os trabalhadores e as práticas profissionais na ferrovia. Resgatar as histórias vinculadas ao mundo do trabalho ferroviário, em uma dimensão ampla e coletiva, é reconhecer e valorizar a contribuição de milhares de personagens anônimos na formação histórica de Gramado e dos demais municípios conectados pela linha Taquara-Canela.

[...] ele levantava todos os dias, três e meia às quatro horas da manhã para fazer a ronda na linha do trem, pra ver como estava os trilhos naquela parte. De Várzea a Sander, usava lampiões, foco para trocar dormente... o serviço era manual. Trol... carrinho para manutenção dos trilhos. Todos os dias inclusive sábado e domingo, não tinha folga. É manutenção da linha...

Entrevista concedida por Pedro Meinhart, 60 anos, a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias, em Gramado

Fases da mão de obra

A trajetória de vida laboral e social da mão de obra utilizada na linha Taquara-Canela poderia ser dividida em duas fases:

- a primeira corresponde à maior parte do período da implantação (construção) da linha, entre 1913 e 1920, sob comando da empresa João Corrêa & Filhos. A mão de obra nesta fase dos construtores da ferrovia tem grandes diferenças em relação à fase seguinte, de operação da linha.
- a segunda fase, a partir do início da década de 1920, corresponde ao período da operação, no qual o trecho foi incorporado à rede unificada da VFRGS, sob controle do governo estadual.

Período da **construção** da linha Taquara-Canela pela empresa de João Corrêa, dono da maior parte de terras em Canela e aliado do governo do PRR, de Borges de Medeiros.

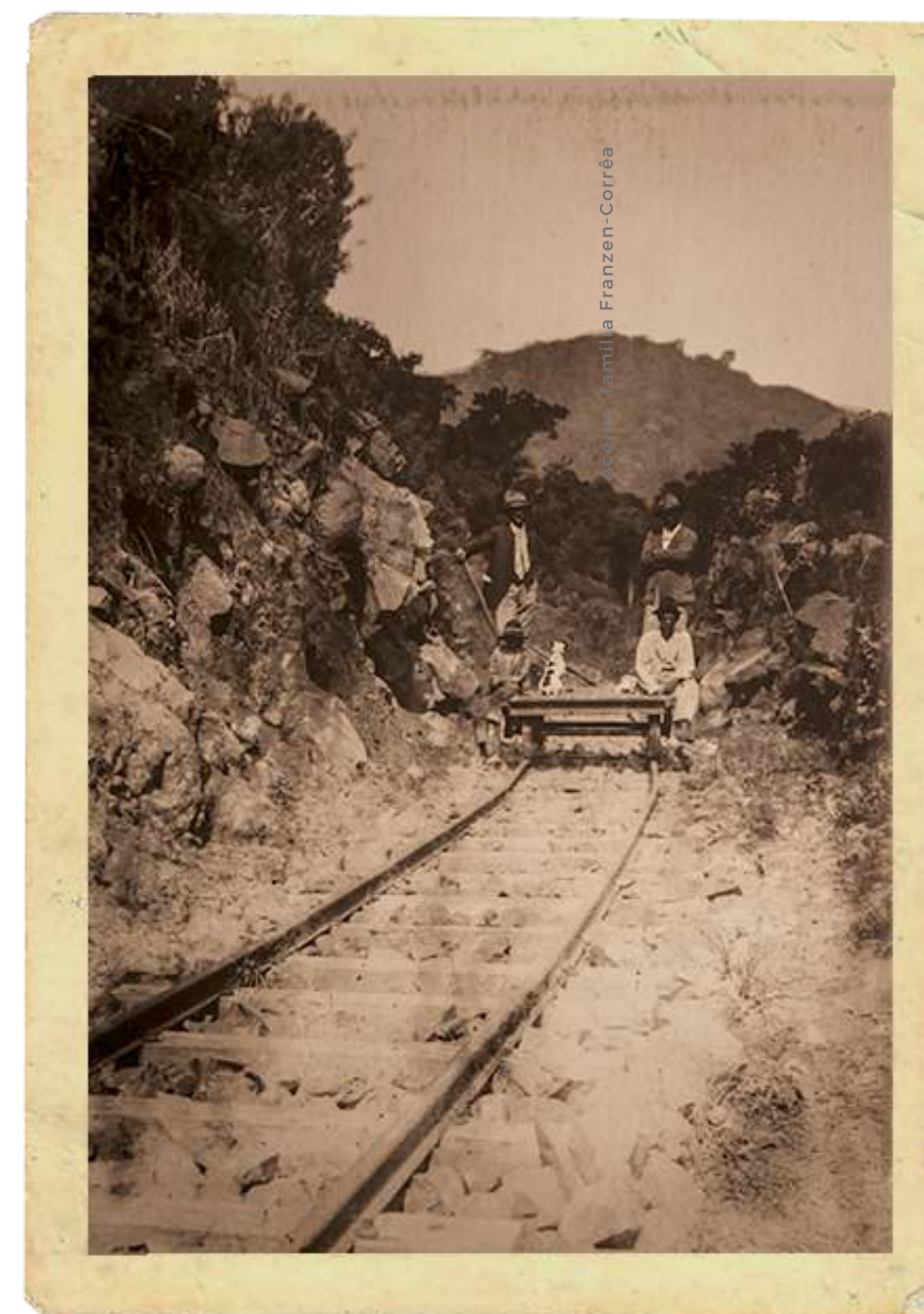
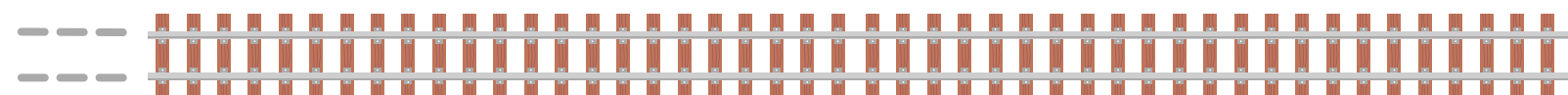
A partir de 1920/21 até 1959: fase de **operação** da linha, sob o comando da Viação Férrea do Rio Grande do sul (VFRGS)

A partir de 1959 o controle da malha estadual passou às mãos da RFFSA. A linha Taquara-Canela foi destivada em 1963

1912/13

1920

1959



Trabalhadores em um 'trol' na linha. (Início do século XX).

Trole ou 'trol': viatura manual usada em manutenção da linha. (imagem de anúncio de modelo americano; início do séc. XX).



<http://www.railroadhandcar.com/history/catalog/kalamazoo/>

Mão de obra na 1ª fase: 1913 a 1920 (empresa João Corrêa e Filhos)

Trabalhadores na construção da linha Taquara-Canela. (Década 1910/20)

A vida dos trabalhadores em acampamentos ou casebres improvisados, (Década 1910/20)

Acervo família Franzen-Corrêa

Acervo Antônio Olmiro dos Reis

Tucos

Acervo Museu Estação Férrea Várzea Grande.
Imagem cedida pela família de Zeferino Pauli.

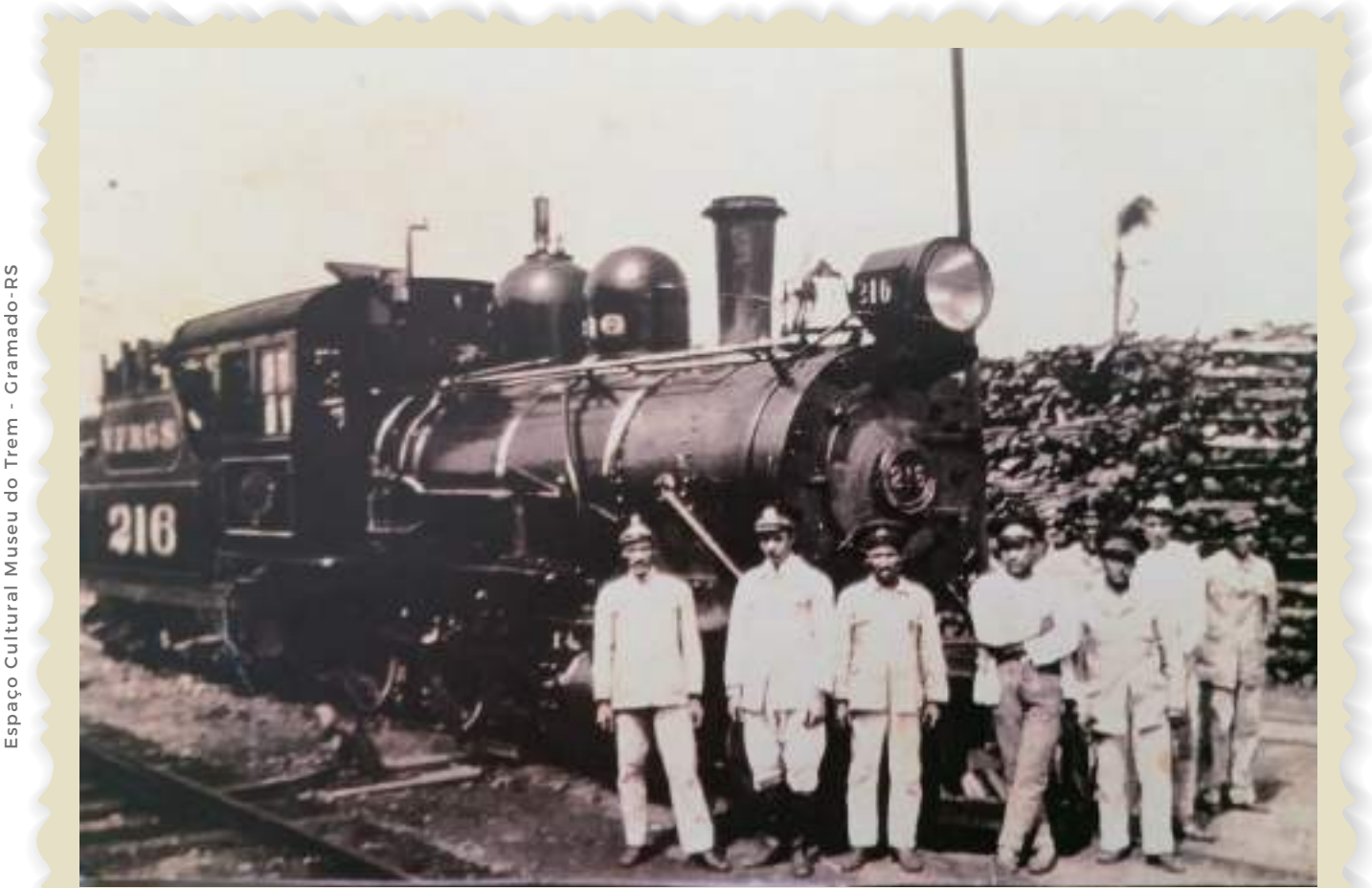
Mão de obra na 2ª fase: 1920-1959 (VFRGS) até 1963 (desativação da linha (RFFSA)

Um agente de estação e um telegrafista davam conta de todo o serviço na estação Várzea Grande em certo período. Concluídas as tarefas pertinentes aos cargos que ocupavam, faziam também os serviços de despacho, expedição de bagagens e o que mais fosse necessário para liberar o tráfego.

Era uma estação pequena e, de acordo com relatos colhidos, aqueles dois senhores rotineiramente costumavam executar mais de uma função entre as previstas nos quadros de pessoal da VFRGS.



Instrumento para picotar a o bilhete de passagem. Com ele o fiscal marcava que aquela passagem havia sido usada pelo viajante.



Trabalhadores uniformizados em frente a uma locomotiva 216, tipo Mogul classe 2-6-0, em Taquara. (Década de 1920/30)

Trabalhadores em Gramado e região

Espaço Cultural Museu do Trem - Gramado-RS



Documentos do agente Mário Cruz, residente em Canela, nascido em 28 de fevereiro de 1903 e casado com Elvira Bezzi. (Décadas de 1940/1950).



Espaço Cultural Museu do Trem - Gramado-RS

Caderneta do Empregado para anotações sobre a Caixa de Aposentadorias e Pensões. - CAP.

Réplica de sinalizador usado em campo e nas estações



Maquinista Manoel da Silva Nunes. (1930 e década de 1990).



Espaço Cultural Museu do Trem - Gramado-RS



À esquerda, trabalhadores em um trole; ao centro, manutenção na posteação telegráfica na Várzea Grande; à direita, Oscar Wille, ferroviário que dá nome à rua onde fica o Museu do Trem.

Fotos de trabalhadores da linha Taquara-Canela. (décadas de 1930 e 1970). a.Mário Cruz; b. Zeferino Pauli; c.Telegrafista Amaro Celeste; d.Agente de linha João Gabriel e esposa; e. Virgílio Santos, filho do também ferroviário Horácio dos Santos.



a



b



c



d



e

Trabalhadores em Gramado e região



Documentos de Alfredo Emílio Ferrari (Sociedade Assistencial de Pessoal de Máquinas, Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias e carteira de aposentado da VFRGS). Emílio Ferrari foi exonerado do cargo de foguista em 10 de agosto de 1954 e nomeado na mesma data como maquinista.



Emílio Ferrari aos 17 anos, de farda mais escura no centro da locomotiva, ainda como aprendiz, em 1928 ou 1929.



Livros de assentamentos: onde eram registradas as ocorrências da vida funcional dos empregados da VFRGS. Na imagem ao lado temos informações sobre o guarda-chaves Feliciano Antunes de Oliveira, nascido em Canela a 5 de fevereiro de 1913:

- admissão e remoção para Cai (em 1936);
- correção do seu nome para Feliciano Carvalho de Oliveira (1937); multa de dois dias por atraso no serviço (1938);
- promoção em 1941.

Agente Lullo Soares de Sousa com a família na Estação Várzea Grande (década de 1940)



Amaro Celeste dos Santos, telegrafista de Canela entre as décadas de 1940 e 1960.



Base de aparelho telégrafo

Alguns exemplos de ocupações e funções na Viação Férrea do Rio Grande do Sul



Salvador Victório e José Ferreira (maquinista e foguista da linha Taquara-Canela) (década de 1930).



Boletim da Associação dos Ferroviários Sul Rio-grandense (década de 1960).



Padronização de siglas de funções e de estações, paradas, desvios e estribos. Pertencia a Laurindo Grippa. 1956.



Espaço Cultural Museu do Trem - Gramado-RS



Laurindo Grippa como agente de estação e quando era telegrafista ao lado do Guarda-Chaves Wolmir de Oliveira (março de 1956, na estação Várzea Grande). Grippa foi também um preservador de documentação ferroviária. Parte significativa do acervo documental do Museu Estação Férrea Várzea Grande é resultado de sua dedicação à preservação.

CARGOS E FUNÇÕES TÉCNICAS

ESTAÇÃO



- Agente de estação
- Telegrafista
- Carregadores
- Conferentes
- Serventes
- Manobristas
- Guarda-chaves

O Agente era responsável pela gestão geral dos serviços nas estações: cargas e mercadorias, cumprimento de horários, controle das receitas financeiras etc. O pessoal do trem (inclusive o fiscal) subordinava-se ao agente quando o trem se encontrava na estação.

O Guarda-chaves tinha, entre outras funções, a operação das chaves (Aparelhos de Mudança de Via - AMVs)

CONDUÇÃO DOS TRENS

- Maquinista
- Foguista
- Ajudante
- Guarda freios
- Camareiro e Limpadores



O foguista era responsável pela operação do combustível da máquina (madeira ou carvão). Não era uma atividade meramente manual, de simples abastecimento; exigia experiência que podia refletir, inclusive, no consumo da máquina.

Em dado período, os profissionais da condução do trem ficaram oficialmente responsáveis pela revisão e conservação da máquina que trabalhavam, ao concluírem uma viagem.

VIA PERMANENTE

O Departamento de Via Permanente abrangia todo pessoal da conservação da estrada (trilhos, dormentes, fixadores, lastro, pontes, cercas etc.).

- Residentes
- Mestre de linha, Feitores; Imediatos
- Mestre de obras, Capatazes
- Chefes de trens de lastro, lubrificadores
- inspetores de pontes instaladores
- sanitários apontadores, assistentes
- técnicos, inspetores de hidráulica
- reparadores de bomba, bombeiros

Eram organizados em turmas, normalmente responsáveis por 10km de linha sob comando de um feitor; 5 turmas (50km) ficavam sob a supervisão de um Agente de Linha.

A classificação funcional de grande parte do pessoal da manutenção de campo era a de “trabalhadores” (sigla TRV). Eles eram também conhecidos no campo como “**TUCOS**”, uma alusão ao som feito por seus instrumentos de trabalho ao baterem nos trilhos, dormentes etc.



TRANSPORTE/TRÁFEGO



- (Departamento de Transporte – DPT)
- Inspetor de tráfego, fiscal de trem
- Fiscal dos carros restaurantes e bufetes
- Inspetores do serviço rodoferroviário, agente rodoferroviário
- Inspetores do movimento; Inspetor do telégrafo; artífice instalador telégrafo
- Chefe de trens de passageiros e chefe de trens de carga (condutor de trem)

OFICINAS, DEPÓSITOS, PONTOS DE VISITA

Torneiros mecânicos; fundidores; funileiros; ferreiros; soldadores; pintores; carpinteiros; vidraceiros, ajudantes e aprendizes.

Apoio de abastecimento: empilhadores de lenha; carvoeiros e limpadores.

Havia ainda os inspetores de tração, instrutores de maquinistas de locomotivas, instrutores de motoristas de carro-motor, chefes de depósito de locomotivas, inspetores de material rodante, visitantes, chefes de oficina, inspetores de eletricidade, encarregado de usina elétrica, inspetores de serviços de solda, chefe de serviço de ensino e seleção profissional, professor chefe, fiscal de combustível, entre outros no Departamento de Mecânica - DPM.

Acidentes

Espaço Cultural Museu do Trem - Gramado-RS



Acidente na curva da pedra, após a ponta superior do Rabicho. Período provável: anos 1940-1950.

Acervo Antônio Olmiro dos Reis



Acidente entre Gramado e Canela (anos 1930).

Composição tombada na Várzea Grande (período provável: anos 1940-1950).



Manchete de jornal sobre acidente em Taquara em 29 de janeiro de 1938, com o Carromotor 81, a locomotiva Mogul 171 e a Consolidation 338.



Acervo Antônio Teixeira Júnior



Acervo Antônio Teixeira Júnior

Acidente com a Locomotiva Mogul 155 em 1926 no pontilhão sobre o arroio Bororó, no Moreira (próximo ao atual pedágio da rodovia RS-115).



Nota do jornal Correio do Povo, (reproduzida conforme grafia da época) de 7 de janeiro de 1920):

"Já foi restabelecido o tráfego na estrada de ferro da Taquara á Canella, e que se achava interrompido no trecho entre os logares denominados Farofa e Várzea. Essa suspensão dera-se em consequencia dos temporaes caídos no mez de dezembro e que inutilizaram um grande trecho da via-ferrea"...

Alguns conceitos básicos de uma ferrovia

Infraestrutura:

É a base da ferrovia, o conjunto de obras e técnicas que formam o alicerce, o caminho obtido sobre o solo para construir a estrada (abertura, terraplenagem, drenagem de solo, nivelamento, pavimentação e obras de arte especiais).

Superestrutura:

É o conjunto de materiais aplicados sobre a infraestrutura: trilhos, dormentes, lastro, sublastro, aparelhos de mudança de via (AMV's), itens de fixação (parafusos, pregos etc.).

Via Permanente:

A linha férrea (infra e superestrutura).

Bitola:

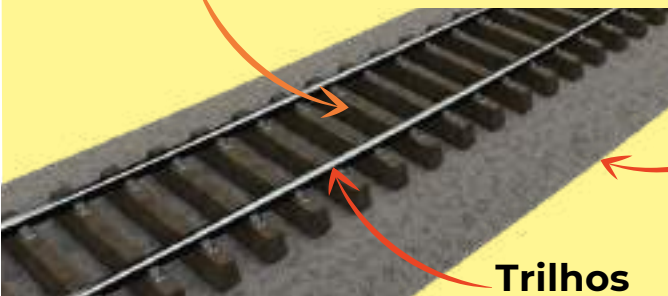


Distância entre as faces internas da parte superior dos trilhos (dos boletos, onde as rodas deslizam). No Brasil a mais utilizada é a de 1m (bitola métrica), seguida da bitola de 1,6m.

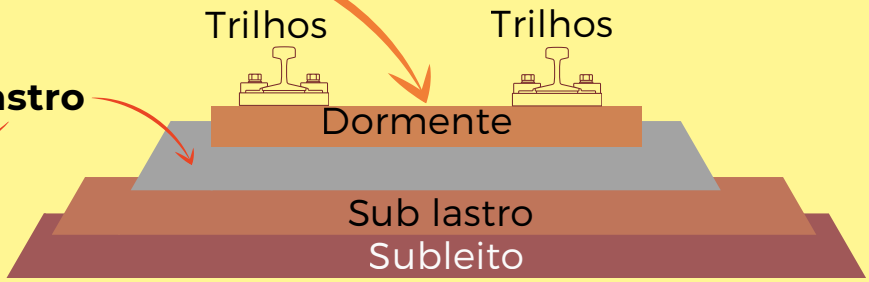
Material rodante:

É composto por locomotivas, vagões, carros (vagões de passageiros), carros-motores e equipamentos de manutenção sobre trilhos (autos de linha, trole etc.).

Dormente: peça onde são apoiados e fixados os trilhos (pode ser de madeira, concreto etc.).



Lastro



Obras de Arte:

Assim são chamadas pontes, viadutos, túneis, pontilhões, galerias, muros de arrimo, revestimento, bueiros etc.

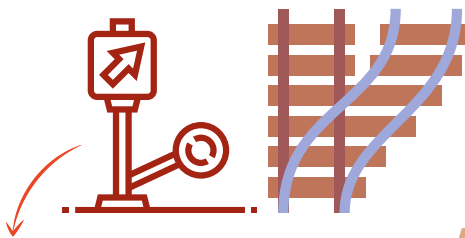
No Rabicho Ferroviário, temos dois exemplos de obra de arte: a estrutura do muro do parador e o muro de contenção próximo à curva da pedra.



Acervo família Bezzi-Casagrande

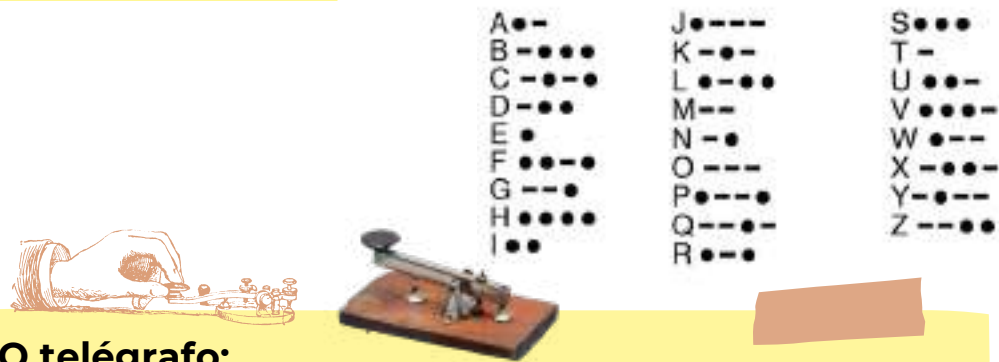


Acervo dos autores



AMV (Aparelho de Mudança de Via):

Mecanismo instalado no encontro lateral de duas linhas para permitir o redirecionamento dos veículos ferroviários entre uma e outra linha. Também conhecido como "CHAVE",



O telégrafo:

Era um aparelho de comunicação desenvolvido por Samuel Morse na década de 1830. Não transmitia voz, como o telefone, e sim sinais elétricos com uma codificação (conhecida como Código Morse). Os toques dados manualmente pelo operador no aparelho transmissor eram sequências de pontos, traços e espaços que representavam letras e números. Essas sequências viravam sinais elétricos transmitidos por fios e cabos à longa distância. Na ponta receptora, um operador decodificava a mensagem (o telegrama). O sistema representou um passo tecnológico revolucionário, encurtando distâncias, até a chegada do telefone, décadas mais tarde.



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..

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.

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.



DEPOIMENTOS

2008:
BERTI, Carmem Maria Rizzi. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 12 de mai. 2008.
CAVALLI, Germano. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 06 de mai. 2008.
DIAS, Romeu Pereira. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 11 de mai. 2008.
HAACK, Pedro. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 18 de mar. 2008.
HAACK, Ivone. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 18 de março de 2008.
JUNG, Ricardo. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 12 de mai. 2008.
MEINHART, Pedro. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 18 de mar. 2008.
SCHMIDT, Waldemiro. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, XX de xxx. 2008.
TILL, Marlene. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 09 de abr. 2008.
PETRY, Nilda Gallas. Entrevista. Concedida a Célio Drower e Jerusa Nunes Vidal Pereira Dias. Gramado – RS, 09 de abr. 2008.

Nota: Todas as entrevistas realizadas no ano de 2008 citadas neste trabalho foram pesquisadas e estão disponíveis no Museu Estação Férrea Várzea Grande (acervo digital) e no Arquivo Histórico (acervo físico).

2018 a 2025:
HODELFER, Seno. Entrevista. Concedida a Wanderley Cavalcante. Gramado – RS, 16 de ago. 2018.
KOPPE, Iraci Casagrande. Entrevista. Concedida a Alex Juarez Müller e Wanderley Cavalcante. Gramado – RS, 03 de dezembro de 2020
MANOSSO, Euclides. Entrevista. Concedida a Wanderley Cavalcante. Gramado – RS, fev. 2020.
R, E. Maria. Entrevista. Concedida a Wanderley Cavalcante. Gramado – RS, mar. 2018.
TOMASI, Abel. Entrevista. Concedida a Wanderley Cavalcante. Gramado – RS, 08 de mar. de 2019.

Os autores:



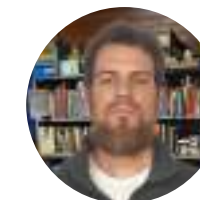
Wanderley Cavalcante Historiador, Especialista em Metodologias do Ensino de História (UECE).

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.



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



MINISTÉRIO DA
CULTURA

