

MEMORIAL  
1909 **MARIA FUMAÇA** 2022  
DE CARLOS BARBOSA



Trabalhadores fazendo o embarque de barris de vinho da empresa Luiz Antunes & Cia, na Estação Férrea, carregados em [vagão da própria empresa ou alugado]. Caxias, [déc. 1930] – Autoria: Giacomo Geremia – Fundo Luiz Antunes & Cia. Acervo Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.



Carregamento de cana de açúcar em ramal ferroviário particular  
Província de São Paulo – [1880] – Autoria: Marc Ferrez – Coleção Gilberto Ferrez  
Acervo: Instituto Moreira Sales



Embarque de gado em vagão próprio para esse fim – Fazenda particular de lugar  
ignorado – [1885] – Autoria: Marc Ferrez – Coleção Gilberto Ferrez  
Acervo: Instituto Moreira Sales

## TREM DE CARGA REVOLUÇÃO NO MEIO DE TRANSPORTE

O desenvolvimento do transporte no Brasil está diretamente relacionado ao surgimento do motor a vapor e à construção das ferrovias. A partir de então, o lento transporte de tração animal de carga passou a ser substituído pelos vagões construídos conforme as necessidades de cada tipo de mercadoria.

Desde o período do Império, após o surgimento das ferrovias, os trens já apresentavam diferentes vagões de carga de acordo com os produtos que seriam transportados, como mostram as imagens feitas pelo fotógrafo Marc Ferrez. Em 1880, ele registrou o carregamento de cana de açúcar, em ramal ferroviário particular, no Estado de São Paulo e, em 1885, fotografou um embarque de gado com vagões adequados para o transporte de animais.

Definitivamente o trem entrou para a história como um marco dos meios de transporte – símbolo do progresso, já que as locomotivas, por serem de grande porte, propiciaram o escoamento da produção com mais rapidez. Foi a partir da implantação da ferrovia do ramal Montenegro-Caxias do Sul que a Região dos Vinhos da Serra Gaúcha deu grandes passos rumo ao progresso do meio de transporte. A população local até então contava com mulas, cavalos e carroças para transportar suas mercadorias, inclusive seu principal produto, a raiz cultural: o vinho. Entre ruas e estradas empoeiradas, muitas vezes enlameadas, as dificuldades se fizeram presente.

MEMORIAL

**MARIA FUMAÇA**

DE CARLOS BARBOSA

1909 2022



Grupos de homens transportando carregamentos de uvas para a Adega de Ângelo Antonello & Cia., que seria a cantina central da Sociedade Vinícola Rio Grandense Ltda. e, posteriormente, filial da empresa. Vê-se vagão de trem próximo ao prédio, já que o mesmo era contíguo à linha férrea do município. Farroupilha, [déc. 1930] – Foto: Studio Geremia – Acervo: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.



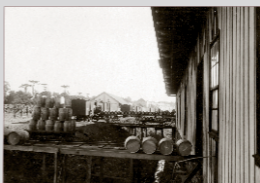
Carregamento de grãos e cevada – [déc. de 1920] – Autoria desconhecida. Estima-se que seja a Estação de Carlos Barbosa. Acervo: Museu do Intégrant de Bento Gonçalves.



Carroças transportando barris de vinhos para embarque nos vagões de carga da empresa Luiz Antunes & Cia, na Estação Férrea, Caxias, [1932-1935]. Autoria: Giacomo Geremia – Fundo Luiz Antunes & Cia. Acervo: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.



Trabalhadores fazendo o embarque de bordalesas de vinhos, trazidas em carroças, nos vagões de carga da empresa Luiz Antunes & Cia, na Estação Férrea, Caxias, [1932-1935]. Autoria: Giacomo Geremia – Acervo: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.



Remessa de barris [comprada pela Sociedade Vinícola Rio Grandense Ltda, da fazenda de Ângelo de Castil & Irmãos] no momento em que era embarcada em vagão de trem da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em frente a Estação Férrea, Caxias, RS, [déc. de 1930] – Foto: Giacomo Geremia – Acervo: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.

No início, na Serra Gaúcha, os vagões transportavam produtos industriais e agrícolas. O vinho, por sua vez, teve grande impulso comercial a partir do ramal ferroviário Montenegro-Caxias do Sul. Foi nesse período que as áreas para plantação de vinhas tiveram significativa expansão e, como consequência, houve aumento expressivo na elaboração de vinhos. As barricas de vinho passaram a ser transportadas de trem até Porto Alegre. Algumas vinícolas da região possuíam, inclusive, vagões identificados com o nome da empresa, a exemplo da Luiz Antunes & Cia, de Caxias do Sul.

Em Carlos Barbosa, além de produtos agrícolas, eram transportados móveis e utensílios em madeira e vime, principalmente camas, que atendiam ao mercado da fronteira do Rio Grande do Sul. Segundo relatos da moradora Aladia Nicolini Demartini, que vivenciou in loco os carregamentos, o movimento era intenso na estação, onde durante a noite eram carregados os vagões.

MEMORIAL  
1909 **MARIA FUMAÇA** 2022  
DE CARLOS BARBOSA



Trem de passageiros da Estrada de Ferro Príncipe de Grão-Pará que ligava o Rio de Janeiro a Petrópolis. O elegante vagão de passageiro entalhado em madeira oferecia conforto aos passageiros. [déc. 1880] – Fonte: Trem da Serra do Rio de Janeiro e Ferroclubes – Autoria desconhecida



Em 1914, após a declaração da guerra na Europa, oficiais franceses partiram da Estação da Luz, em São Paulo, para Santos e de lá para a Europa, para servirem na guerra. Oficiais alemães e austríacos também partiram para a guerra. Adversários utilizavam a mesma ferrovia – Imagem publicada nas revistas paulistas: A Cigarra e a Vida Moderna – Autoria desconhecida



Pier de traslado – [1880] – Estrada de Ferro Mauá – Magé  
Província do Rio de Janeiro – Autoria desconhecida – Coleção Museu Imperial

## COTIDIANO TREM DE PASSAGEIRO

O grande legado dos vagões de passageiros é advindo das relações afetivas que aconteciam em seu interior, das emoções nascidas pela contemplação da paisagem e dos lugares por onde o trem passava.

Revisitando suas lembranças, Júlio Fontana Neto avalia que “Andar de trem é fotografar sem câmera”. Nesse sentido, as imagens guardadas na memória de quem vivenciou essa experiência imprimiram laços e sentimentos que o tempo jamais apagará.

Se a locomotiva é o coração sempre ardente do trem, os vagões de passageiros representam sua alma. Desde os primórdios a cena de um trem surgindo sempre provocou empatia, fazendo com que as pessoas, tanto passageiros quanto moradores do lugar por onde ele passava, acenassem com as mãos. Na atualidade, os usuários dos trens turísticos ainda acenam para os moradores locais ao longo passeio, reproduzindo o tradicional gesto de cumprimento mútuo.

Os primeiros trens de passageiros, que operavam no Rio de Janeiro, tinham três classes: a primeira com bancos de couro; a segunda com bancos de madeira; e a terceira era destinada aos que não tinham condições de pagar: os “pés descalços”. Esta logo foi extinta, já que muitas pessoas que podiam pagar acabavam viajando descalças. Os trens de passageiros que circulavam pelas ferrovias da Serra Gaúcha ofereciam aos usuários vagões de primeira e segunda classe.

No Rio de Janeiro, inicialmente, os passageiros que desembarcavam das barcas no Porto de Estrela tinham acesso ao trem logo em frente, em Mauá, que seguia para a Serra de Petrópolis. Com a construção de outras linhas férreas entre o Rio e Magé, a operação chegou ao fim.



Na Estrada de Ferro Príncipe de Grão-Pará, no final do século XIX, os passageiros compravam jornais na Estação e, após lê-los, atiravam-nos pelas janelas para os garotos que ficavam pedindo: “nal...nal...nal...”. Às vezes, os garotos vendiam, aos passageiros, cestinhos de morangos – Acesso: Museu Imperial – Fonte: Trem da Serra do Rio de Janeiro



Passageiros na Estação de Novo Hamburgo, em 1903. Estima-se ser uma festa de casamento – Cartão Postal: Autoria desconhecida – Acesso: Dr. Fausto José Leitão Domingues – Fonte: As locomotivas a Vapor e as Ferrovias no Rio Grande do Sul, Apio Cláudio Beltrão

MEMORIAL  
**MARIA FUMAÇA**  
 DE CARLOS BARBOSA

1909

2022



Trem de passageiro - Bento Gonçalves - Carlos Barbosa - [1930]  
 Na janela, da esquerda para a direita, Iris de Ballista Freitas, Niccia Caorsi e Ruth da Rosa. Em pé, Aídy Fazole Giacomazzi, Cesarina Neri, Adalis Ferrari e Albina Lorevazzi - Astória não identificada  
 Acervo: Eliana Casagrande



Passeio de trem de Bento Gonçalves a Carlos Barbosa, em 1930. Da esquerda para a direita: Eride Freitas, Dr. Olinto de Freitas, Dr. Bartholomeu Tacchini, Adalis Ferrari, Hilda Bertaso, Cezarina Neri, Niccia Caorsi, Ruth e Julinho da Rosa - Astória não identificada - Acervo: Eliana Casagrande



Grupo de homens na gare de embarque e desembarque de passageiros da Estação Férrea de Caxias do Sul. Segundo à esquerda Eduardo Moser - Caxias [dát. 1930]  
 Astória: João Calegari - Fundo Família Pezzi - Acervo: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami



Vizem a Porto Alegre realizada por oficiais do exército, maquinista e foguista, quando foram buscar uma locomotiva. [dát. de 1950] - O primeiro da esquerda para a direita: Fortunato Rigues - Astória: Ari Oddi - Acervo: Paulo Rigues

Para servir ao Imperador Dom Pedro II, em 1886 foi construído na Bélgica o Carro Imperial. Feito em madeira, possuía poltronas estofadas de veludo adamascado, finos móveis e objetos sofisticados. Outras autoridades ilustres, como reis, presidentes e governadores, também contavam com vagões especiais. Seus carros eram muito bem equipados, com luxo e conforto. O governador do Rio Grande do Sul chegou a ter seu próprio vagão, com sala de estar e banheiro com banheira.

Aos moradores da Serra Gaúcha, o trem de passageiros representava não somente mobilidade para viajar a Porto Alegre, e aos municípios vizinhos, mas uma grande atração entre chegadas e partidas. Em cada Estação, moradores locais tinham a oportunidade de oferecer seus produtos aos visitantes.

Aladia Nicolini Demartini, moradora de Carlos Barbosa, revive suas lembranças ao contar sobre a quantidade de passageiros que desembarcavam na Estação. Segundo ela, eram muitas pessoas vindas de Porto Alegre, que sempre podiam contar com o pastel quentinho oferecido aos visitantes. Ela também relembra que a população da região costumava ir de trem a Caxias do Sul para participar da Festa da Uva. Emocionada, ao recordar-se do trem, Aladia revela: "Eram tempos felizes, o melhor dos lazeres... Falar sobre o tempo em que o trem chegava e partia ainda me enche de alegria".



Iris Klasmann Grande em um vagão na Estação Férrea - Caxias do Sul [1950] - Astória: José Frezza - Acervo Particular de Edith Frezza  
 Divulgação: Arquivo Histórico Municipal João Spadari Adami.



Passageiros na Estação de Novo Hamburgo/RS, na Década de 1950 - Astória desconhecida  
 Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil - Ralph Mennucci Glesbrecht



Personalidades na Estação Férrea de Bento Gonçalves. Da esquerda para a direita, Augusto Casagrande, José Fassó, Flávio Mônaco, o dentista Camilo Maroti e um funcionário do governo Federal - Astória desconhecida - Acervo: Dolmires Lamardi



Passageiros na Plataforma da Estação do município de Maratá, próximo a Carlos Barbosa, em 1937 - Astória desconhecida - Acervo: Prefeitura Municipal de Maratá