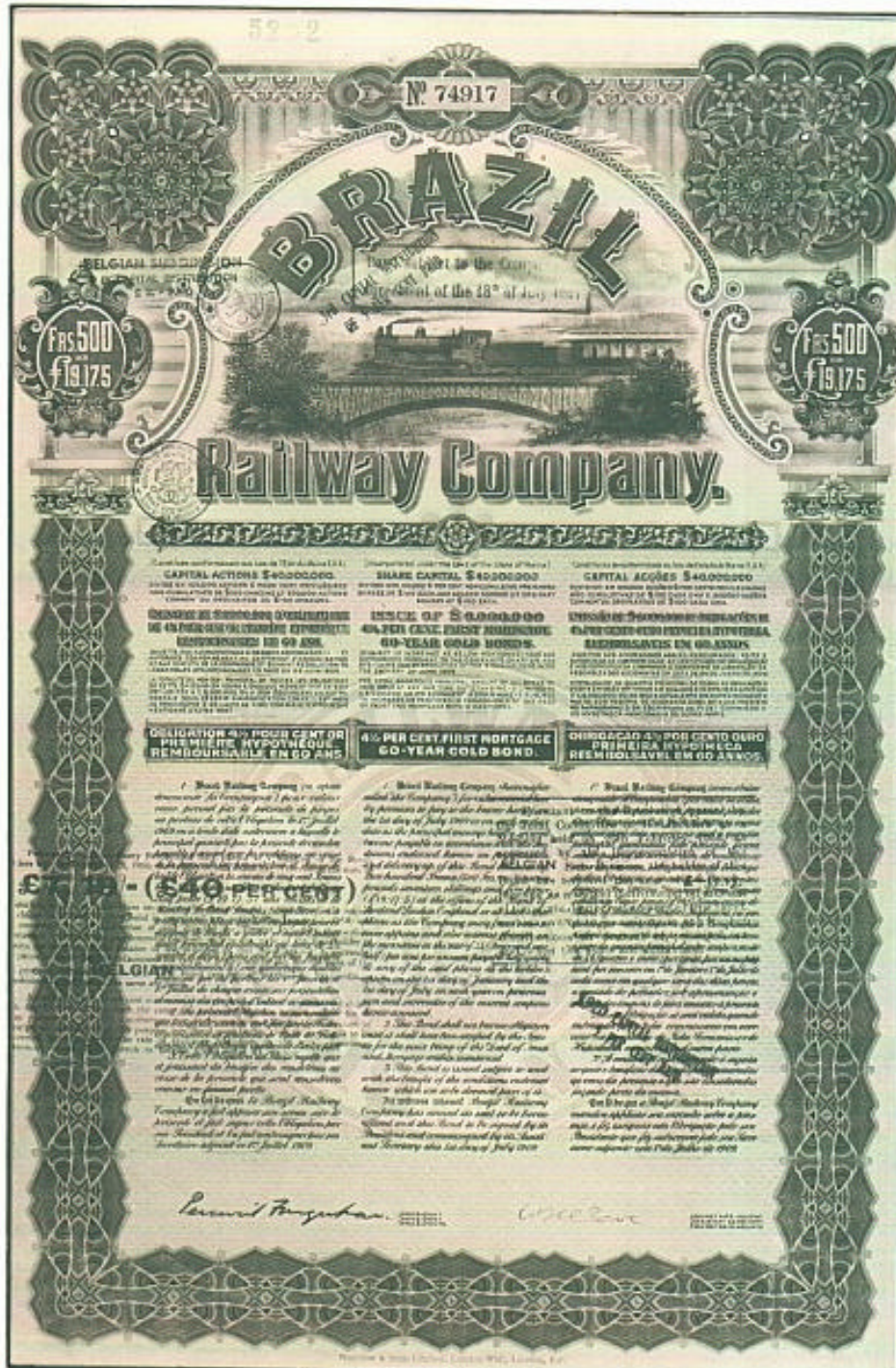


# A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA



Ponte provisória, de madeira, construída em meados de 1910, sobre o Ribeirão Wimann, afluente no Rio do Peixe, no antigo Km. 304 (618,880) da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Pra construir o trecho de 372 Km. que cortou o Território Contestado em apenas 30 meses – na média inédita e nunca igualada de 12,4 Km por dia – a companhia contratou o Engenheiro Achylles Stenghel, que arregimentou 8.000 trabalhadores braçais em todo Brasil sendo que cerca de 2.000 preferiram ficar nas terras marginais aos trilhos após os trabalhos, misturando-se com os caboclos da região. Quatro anos depois, muitos deles engrossaram as fileiras do Exército Encantado de São Sebastião, na Guerra do Contestado, reclamando que a empresa estava tirando as suas terras.

# CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE



DOCUMENTO DA  
“BRASIL RAILWAY COMPANY”  
Responsável pela Construção da Estrada de Ferro



Em fins de 1909, atendendo a recomendações do Governo Federal, Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande concentrou cerca de 8.000 homens ao longo do Rio do Peixe, para acelerar a construção dos 372 km. Eis a locomotiva nº 27, usada na “construção sul” conduzindo trabalhadores para uma das pontes da linha.



Escavação em corte na Linha Sul, entre União da Vitória (PR) e Marcelino Ramos (RS), nas proximidades da atual Estação de Tangará. Aqui houve o desabamento do corte, durante a construção.



Ponte provisória, de madeira, construída em 1909, pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande na passagem do Rio Caçador, junto a sua foz no Rio do Peixe. No pinhal que se avista ao fundo, está hoje o centro da Cidade de Caçador. Este ponto marcava a divisa provisória entre os Estados do Paraná e de Santa Catarina, estabelecida pelo Gabinete do Império em 1879 e respeitada pela população regional até a assinatura do “Acordo de Limites”, em 1916. Devido ao aceleramento das obras pela EFSPRG, entre 1908 e 1910, as pontes eram sustentadas por pinheiros e pedras, para viabilizar a passagem de trens-de-serviço na construção da Linha Sul, até que as pontes definitivas, metálicas, fossem importadas da Inglaterra e montadas no trecho.