

Trilhos pelo caminho

Vestígios recontam a história de ascensão e
declínio das ferrovias no Vale do Itajaí

Ministério do Turismo
Secretaria Especial da Cultura

Patrocínio Master
Havan S.A (conf. art.18 Lei 8.313)

Site
www.minhasantacatarina.com.br

Parceria
O Município: pesquisa histórica, levantamento de informações e hospedagem web.

Coordenação geral
Sérgio Valle / PrismaCultural

Coordenação editorial
Marcelo Reis

Produção executiva
Andrei Paloschi

Assistente
Everton Caetano

Pesquisa e textos
Jornal O Município
Marcelo Reis

Pesquisa de fotos
Marcelo Reis

Projeto gráfico, montagem e versão final
Raffcom

Desenvolvimento web
ServerDo.in

Pelos trilhos da história

Historicamente, os sistemas de transporte são considerados elementos essenciais ao desenvolvimento das sociedades. A descoberta de continentes e o desbravamento do planeta jamais teria ocorrido sem que fossem aprimorados, inicialmente, roteiros de navegação e, posteriormente, expandido-se os modais de transporte.

Ainda hoje, no entanto, os sistemas de transporte ainda precisam evoluir, sobretudo no Brasil, que carece de infraestrutura básica. Não há como os municípios atraírem investidores sem boas estradas, sem ferrovias, sem acesso facilitado para escoamento de sua produção.

Por isso, O Município foi buscar na história as raízes da precária infraestrutura do transporte em Santa Catarina, com foco nas ferrovias.

A ideia de se construir uma linha ferroviária em Santa Catarina surgiu em meados de 1870, mas foi concretizada somente décadas depois.

A implantação da ferrovia no Vale do Itajaí teve inspiração em revoluções ocorridas na Europa nos séculos 18 e 19.

Em Brusque, o transporte ferroviário era visto ora como solução para os problemas de mobilidade e escoamento da produção, ora como inútil.

O trem chegou no Vale no início do século 20 para acelerar as atividades. O sonho da estrada de ferro durou mais algumas décadas com a implantação de ferrovias, porém, foi sepultado nos anos 1970 pela descrença da sociedade na capacidade dos trilhos de impulsionar o desenvolvimento.

Atualmente, os trilhos voltam a pesar na balança, com instituições empresariais e governamentais repetindo a história e, novamente, disputando que seu município seja rota das novas ferrovias projetadas para ligar o Litoral ao Oeste de Santa Catarina.

IMAGEM: Foto em preto e branco com várias crianças e adultos e ao fundo uma maria fumaça.

Os trilhos na balança do desenvolvimento

A ascensão e o declínio dos projetos ferroviários em Brusque

Ao longo dos séculos, o transporte ferroviário em Brusque e região esteve em uma espécie de gangorra: ora visto como solução para os problemas de mobilidade e escoamento da produção, ora como inútil receptor de grandes dispêndios financeiros.

O projeto da Estrada de Ferro de Santa Catarina (EFSC), surgido em meados dos anos 1900, foi inicialmente disputado “a tapa” por municípios, que solicitavam a passagem dos trilhos pelos seus territórios.

A história do famoso túnel do Montserrat, por exemplo, remonta à essa época, e a construção da ferrovia que por ele passaria foi objeto de pedidos de empresários e políticos brusquenses, os quais clamavam para que os trilhos fossem assentados em seu solo.

“Precisavam deste transporte por questões óbvias; desenvolver a cidade”, explica o historiador e memorialista da EFSC, Luiz Carlos Henkels.

Em outros períodos, no entanto, a construção da ferrovia em Brusque navegou por anos no mar da impopularidade.

Com a evolução da produção de veículos e a melhoria da qualidade do transporte rodoviário, que passou a ser a menina dos olhos dos industriais, foram realizadas verdadeiras campanhas à base do lobby e do marketing da classe política e empresarial para que os trilhos fossem sepultados, o que acabou por ocorrer.

Nessa balança do desenvolvimento, os trilhos pesavam mais no início e nas primeiras décadas do século 20, e caíram a peso de pluma a partir da metade do mesmo século.

O historiador Henkels explica que contribuiu para esse desinteresse pelo transporte ferroviário o mesmo que contribui, hoje, para a pouca fé colocada no futuro do transporte rodoviário: a longa demora na execução das obras necessárias.

No caso de Brusque, especificamente, ele lembra que a linha Itajaí-Blumenau, da qual o município cogitava fazer parte, foi inaugurada tardiamente, apenas em 1954, embora tivesse sido concebida mais de 40 anos antes.

Nessa época, diz, “já corria veloz a ideia de que a solução para os transportes no Brasil seria a rodovia, tanto é que em 1958 já se asfaltava a atual rodovia Jorge Lacerda [entre Itajaí e Gaspar]”.

Atualmente, os trilhos voltam a pesar na balança, com instituições empresariais e governamentais repetindo a história e, novamente, disputando que seu município seja rota das novas ferrovias projetadas para ligar o Litoral ao Oeste de Santa Catarina.

IMAGEM: Pequena ponte de concreto parcialmente destruída e tomada pelo mato e um rio ao fundo.

De qualquer forma, apesar de hoje não estar em operação e o que se tem ser ruína ou museu, a estrada de ferro deixou marcas indeléveis no estado.

Neste sentido, a pesquisadora Angelina Wittmann, arquiteta, urbanista e autora do livro “A Ferrovia no Vale do Itajaí”, avalia que a construção ou a promessa de construção da malha ferroviária teve contribuição decisiva para o surgimento de núcleos urbanos ao longo do traçado previsto para a ferrovia, os quais foram “embriões das atuais cidades da região”.

Nesta reportagem especial, contaremos os altos e baixos da estrada de ferro em Brusque e região, desde os pequenos trilhos cujos carrinhos eram puxados a cavalo, idealizados pelo Cônsul Carlos Renaux, passando pela história do túnel abandonado na rodovia Antônio Heil até o mega projeto de cruzar o estado com a Ferrovia do Frango, ainda sem data para sair do papel.

Desejos do cônsul: a linha férrea para acelerar o transporte

Empresário brusquense foi o responsável por assentar os primeiros trilhos no município

No Brasil, há uma tendência natural de que as mudanças venham muito mais por necessidade eminente do que por planejamento antecipado, e da iniciativa privada, em vez do governo.

Com os transportes em Brusque, deu-se o mesmo. A primeira iniciativa do uso de trilhos para carregamento de cargas tomou forma em meados de 1900, pelas mãos do Cônsul Carlos Renaux, empresário visionário do município.

De acordo com relatos históricos constantes no livro “Brusque, Cidade Schneeberg”, o cônsul conseguiu, naquele ano, uma concessão governamental para assentar trilhos na região, constituindo uma pequena e pioneira linha férrea, da qual hoje não restam vestígios.

No entanto, cinco anos antes, em 1895, há registro da abertura de um procedimento governamental para consultar se havia interessados em assentar trilhos. Não houve. Em 20 de setembro de 1900 foi assinado o contrato de concessão.

Segundo o documento, ao qual O Município teve acesso a uma reprodução, a intenção era que fosse uma linha estreita, com tração animal, com extensão de três quilômetros, ligando a antiga ponte Vidal Ramos à Fábrica de Tecidos Carlos Renaux.

Detalhe interessante da época: o termo de concessão estipulava a necessidade dos trilhos não atrapalharem as porteiras das propriedades, de modo que a passagem das carroças fosse facilitada. Ponderável: os carrinhos dos trilhos eram também puxados a cavalo e, sem o devido cuidado, acidentes poderiam acontecer.

O contrato dizia que a estrada de ferro partia da passagem Sul do rio Itajaí-Mirim até a fábrica de tecidos, a qual ficava na localidade conhecida, naquele tempo, como Pomerânia, hoje bairro Primeiro de Maio.

Uma das cláusulas do contrato obrigava o cônsul a disponibilizar sua linha férrea à municipalidade, quando esta precisasse, para o transporte de materiais para obras públicas.

Também estava o empresário obrigado a fornecer as rodas para os carrinhos de transporte desses materiais.

A intenção do cônsul com a construção da estrada de ferro era aprimorar o transporte da produção da fábrica. De acordo com relatos de historiadores, ele já não estava satisfeito com o ritmo do transporte por carroças, o principal da época.

IMAGEM: Foto em preto e branco de cinco crianças brincando de triciclo nos trilhos e ao fundo casas de madeira.

Hidrovia dominava transporte de cargas

Os primeiros trilhos surgiram quando o sistema de transporte pelo rio Itajaí-Mirim era o principal para o escoamento da produção.

Em artigo publicado no início do século XX, o vereador João Jorge Kormann, que hoje nomeia rua no bairro São Pedro, detalha a importância do transporte hidroviário no município.

Segundo ele, havia uma grande frota de lanchas, que fazia diariamente o trajeto Brusque-Itajaí, transportando cargas, tanto importadas quanto exportadas. A economia e o comércio fluíam, literalmente, pelo Itajaí-Mirim. As lanchas chegavam e partiam do porto de Itajaí.

Eram viagens longas. A distância estimada de Brusque ao porto de Itajaí, pela via fluvial, era de 100 quilômetros. As incursões costumavam demorar de sete a oito horas na ida, e muito mais na volta: às vezes um dia inteiro.

No entanto, o nível do rio era considerado já baixo demais para que o transporte de produtos dependesse dele. Barcos maiores, inclusive, encontravam-se inviabilizados de navegar, tendo em vista que o casco batia no fundo do rio.

Sobre o tema, Ayres Gevaerd, estudioso da realidade brusquense e idealizador do que hoje é o museu Casa de Brusque, publicou artigo na revista Notícias de Vicente Só, em 1978.

Com o título “O porto fluvial e a estrada de ferro”, ele detalhou o funcionamento do transporte hidroviário e o início de seu declínio, dando lugar ao transporte de cargas por terra.

“Com a chegada dos primeiros caminhões de carga, na década de 1920, e melhoria da estrada para Itajaí, foram desaparecendo, aos poucos, as lanchas que faziam o percurso pelo rio”, detalha, no artigo.

Do rio que fazia o transporte da produção até Itajaí, até se vislumbrar efetivamente uma ligação ferroviária com o município vizinho se passariam algumas décadas. Esse assunto, no entanto, é tema para os próximos capítulos.

A ferrovia da Antônio Heil e o túnel fantasma

Conheça a história do principal resquício dos projetos ferroviários em Brusque

Quando se fala em estrada de ferro, trem e ferrovia, o que vem à cabeça do brusquense é o túnel do Montserrat, localizado às margens da rodovia Antônio Heil, em anexo ao Parque das Esculturas.

A estrutura passou soterrada por muito tempo, até ser novamente vista na década de 1990. Hoje, é uma espécie de ponto turístico do município.

A alguns quilômetros dali, outra estrutura da estrada de ferro pode ser vista: a base de pedra feita para receber os trilhos, em uma pequena ponte no bairro Limoeiro, já em território itajaiense.

Esses são os únicos resquícios de um audacioso projeto que nunca veio a tomar forma, por uma combinação de fatores. Apesar da construção do túnel, nenhum trem passou por ali.

O projeto para construção desta linha férrea remonta a 1910, quando Brusque, por meio de sua classe empresarial, demonstrou interesse em ter uma ligação ferroviária com o porto de Itajaí.

IMAGEM: Túnel do montserrat localizado no parque das esculturas de Brusque construído com grandes blocos de pedra.

A via férrea projetada para a Estrada de Ferro de Santa Catarina (EFSC), àquela época, ligaria Blumenau ao interior do estado - Ibirama e, posteriormente, Rio do Sul. O tráfego para o litoral, conforme descrito no capítulo anterior, era todo por via fluvial.

Conforme o historiador Luiz Carlos Henkels, naquele tempo já se pensava em uma ligação ferroviária entre Blumenau e Itajaí, momento em que entraram em cena os empresários brusquenses, os quais queriam uma mudança no trajeto da linha férrea.

Inicialmente, seu traçado partiria de Blumenau, passando por Ilhota, até Itajaí. A proposta dos brusquenses era que saísse de Blumenau, passasse por Gaspar e Brusque, e daqui fosse até Itajaí. “Alegavam que não precisaria passar por Ilhota, onde na verdade não havia nada para transportar”, explica o historiador.

“Além do mais, o terreno via Brusque, mais estável, seria mais propício à construção da ferrovia do que passar pelos imensos lamaçais de Ilhota”, pontua.

No fim, nem uma coisa, nem outra. O denominador comum foi a construção de uma ferrovia que sairia do Vale do Itajaí-Açú e adentraria, a partir de Ilhota, no Vale do Itajaí-Mirim.

Com isso, a partir do bairro Itaipava, em Itajaí, iniciaria-se a construção de um ramal até Brusque. O trajeto pretendido era, portanto, Itajaí -Brusque-Botuverá. Ocorre que uma coisa é o papel, e outra, é a prática.

O ramal Blumenau-Itajaí, iniciado em 1926, foi suspenso por falta de recursos, em razão da chamada “Revolução de 30”, movimento armado que culminou em um golpe de Estado, que depôs o presidente Washington Luís. A construção, em razão da agitação

política, seria retomada oito anos depois.

O trecho Blumenau-Itajaí seria inaugurado somente na década de 1950, e o ramal Brusque teve início na sequência. A Empresa de Transportes, Urbanização e Comércio (Emtuco) tocava o projeto, quando cresciam os rumores e a sensação generalizada de que ele seria um desperdício de recursos.

Começava, aí, o “caso BR-59”, o início do fim da ferrovia Brusque-Itajaí.

IMAGEM: Foto em preto e branco de dois trabalhadores na construção do túnel. Os dois estão vestidos com calça e camisa xadrez e estão com as mãos na cintura.

BR-59: uma campanha contra a ferrovia

São poucas as informações guardadas em livros e na memória dos historiadores sobre a época em que a Emtuco executava as obras do trecho ferroviário entre Brusque e Itajaí. Há, entretanto, diversas reportagens publicadas entre os anos 1950 e 1960, em *O Município*, que detalham o andamento do “caso BR-59”.

Nesse tempo, políticos e empresários locais estavam bastante insatisfeitos com a demora da obra da ferrovia. Por outro lado, cresciam os olhos sobre o evidente avanço da indústria automobilística, que colocava nas ruas veículos cada vez mais confiáveis e velozes.

A demora na conclusão das obras e o alto valor nela investido sem que se avançasse muito serviram como pano de fundo para que fosse “pedida a cabeça” da ferrovia.

Exemplo disso é uma carta enviada ao presidente da República em 1959, a qual a reportagem examinou reprodução contida nas páginas de *O Município*, pela qual o então vereador Arthur Jachowicz informava que “milhões já se gastaram nesta empreitada, e a estrada não está na metade”.

Suplicava, ele, pela interrupção do projeto e utilização do recurso restante na transformação do leito assentado para estrada de ferro em uma rodovia pavimentada, ligando a cidade à BR-101, que naquele tempo era denominada BR-59 - daí os registros na imprensa mencionarem, nas chamadas paras as reportagens, a expressão “caso BR-59”.

Até que o governo acatasse a medida, uma intensa campanha de políticos e pessoas influentes em Brusque, a questionar a utilidade da estrada de ferro, manteve-se atuante.

A princípio, o governo resistiu em abandonar o projeto, tendo em vista a vultosa soma que ali havia sido investida. Mas teve que ceder.

“Depois de muitas reuniões e debates, tudo como hoje em dia, decidiu-se em 30 de agosto de 1964 pelo não prosseguimento das obras ferroviárias do ramal Brusque em ‘caráter inapelável e irrevogável’”, lembra o historiador Luiz Carlos Henkels.

A canetada do governo determinou que o que já tinha sido feito fosse repassado do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

“Foi assim que o ramal Brusque da EFSC se transformou na atual rodovia Antônio Heil [SC-486], que aproveitou a maioria das obras de infraestrutura. O túnel, muito estreito para ser de uso rodoviário, foi abandonado e até onde sei, soterrado”, explica Henkels. “Era preciso esconder uma obra que não deu certo e que comeu imensa fortuna pública”.

Depois de 1964, nunca mais se falou em uma nova ferrovia na região. Há, por outro lado, o projeto de ligação do Litoral com o Oeste, história que fica para um capítulo próximo.

Interesses econômicos: a utilidade da estrada de ferro

Setor produtivo foi decisivo para início e encerramento dos projetos

A ideia de um transporte ferroviário forte para ligar Brusque ao litoral foi, em determinados momentos, aplaudida pela classe empresarial, e, em outros, rechaçada. O engajamento do setor produtivo no projeto foi, dessa forma, determinante para o seu início e para o seu fim. Embora tenham sido sempre tocadas pelo governo, as obras da ferrovia tinham como objetivo satisfazer demandas do empresariado para escoamento da produção.

A ferrovia da Antônio Heil, por exemplo, e seu túnel fantasma, foram concebidos com a intenção de transporte prioritário de cargas específicas, já escolhidas na fase de projeto dos trilhos que jamais foram assentados.

De acordo com artigos publicados na década de 1950 na imprensa local, a estrada foi iniciada no governo Getúlio Vargas, para servir, em primeiro lugar, de escoadouro à produção de cimento da Cia Portland, que estudava montar uma fábrica em Ribeirão do Ouro, hoje Botuverá.

IMAGEM: Ponte de concreto sobre um rio praticamente destruída e coberta pelo mato.

Um desses artigos, escrito pelo à época vereador Arthur Jachowicz, informa que era pensamento da companhia construir um cabeamento aéreo que trouxesse o cimento de Ribeirão do Ouro até Brusque, e de Brusque levá-lo de trem até Itajaí.

No entanto, pouco tempo depois a Portland descobriu jazidas de minério em Itajaí, construindo lá a sua fábrica. Com isso, cessou o interesse da empresa na construção da ferrovia.

Segundo o artigo, um alto funcionário da Portland disse, à época, que a companhia não teria interesse no minério de Ribeirão do Ouro por pelo menos 30 anos, devido à grande quantidade de jazidas a serem exploradas em Itajaí.

Esse empreendimento, de acordo com os relatos históricos, era capitaneado também pelo Cônsul Carlos Renaux.

As obras ferroviárias no Vale, ao longo da história, também foram acometidas por paralisações e retomadas, tal qual acontece hoje, com as obras públicas.

Em uma dessas retomadas, em meados da década de 1950, foi constituído outro empreendimento para exploração econômica do calcário na região de Brusque, a Cimenvale, empreendimento este que era tocado por herdeiros de Carlos Renaux.

A proposta dessa empresa era trazer a pedra bruta em vagões de trem de Brusque a Itajaí. A obra, no entanto, demorou, e sepultou também o interesse da Cimenvale.

O desinteresse pela estrada de ferro veio concomitante ao interesse pela sua substituição por uma estrada de rodagem ligando Brusque ao litoral, que culminaria na rodovia Antônio Heil.

Reportagem publicada no jornal O Município, em 1959, questiona a intenção do governo em levar adiante a estrada de ferro, tendo em vista o fato de que não havia mais empresários interessados em escoar sua produção por ela.

“Não há em Brusque produtos pesados que requeiram transporte ferroviário”, diz o texto. “O tecido, base de toda a economia brusquense, é conduzido para fora de caminhão, e não há possibilidade de sê-lo de outra maneira.”

São citadas na reportagem declarações de pessoas ligadas à produção de cimento dando conta de que os caminhões trariam mais economia ao transporte do calcário do que a estrada de ferro ou o cabeamento aéreo, medida alternativa estudada anteriormente.

“Nesta época, Brusque já era razoavelmente servida por rodovia e a população também ansiava pelo asfalto. Dizia-se que era muito mais fácil no curto trecho de 25 quilômetros até Itajaí transportar calcário por caminhão do que pelos lentos trens da ferrovia”, explica Luiz Carlos Henkels, historiador e memorialista da Estrada de Ferro de Santa Catarina (EFSC).

A Cimenvale obteve autorização para exploração das jazidas de calcário em Vidal Ramos somente em 1967. Nessa época, já estava sepultado oficialmente, há três anos, o projeto da estrada de ferro.

Com isso, os interesses das companhias em transportar sua produção via trilhos jamais foram concretizados em Brusque.

A ferrovia no Vale do Itajaí: um sonho abandonado

Projeto da Estrada de Ferro de Santa Catarina foi encerrado em 1971

Registros históricos informam que a ideia de se construir uma linha ferroviária em Santa Catarina surgiu em meados de 1870, mas foi concretizada somente décadas depois, por meio de investimentos privados. Em 1906 iniciou-se a construção da Estrada de Ferro de Santa Catarina (EFSC), em Blumenau, inaugurada em 1909.

De acordo com a arquiteta e urbanista Angelita Wittmann, autora do livro “A Ferrovia no Vale do Itajaí” e pesquisadora da história do Vale, a implantação da ferrovia na região teve inspiração em revoluções ocorridas na Europa nos séculos 18 e 19.

A estrada foi iniciada com capital alemão. Imigrantes que vinham ao Brasil nesta época o faziam, em grande parte, por meio das chamadas companhias colonizadoras, empresas comprometidas em auxiliar na adaptação de imigrantes em determinada região.

Essas companhias também deveriam prover essas regiões com os serviços públicos necessários, por meio de contratos firmados com o governo brasileiro. Foi uma delas que iniciou o projeto da estrada de ferro: a Companhia Colonizadora Hanseática.

Ela colonizava terras na região de Ibirama e, segundo o historiador e memorialista da EFSC, Luiz Carlos Henkels, precisava vender uma boa imagem na Alemanha, aos que queriam emigrar.

Segundo Henkels, os trens chegaram, no início do século 20, para acelerar, literalmente, as atividades no Vale.

Ele explica que naqueles tempos andava-se ao ritmo da carroça, na média de 8 km/h. O trem veio proporcionar velocidade de 30 a 35 km/h. Gastava-se tempo demais para viajar a qualquer lugar.

O sonho da estrada de ferro duraria mais algumas décadas, com expansão contínua. No entanto, terminaria no início da década de 1970.

Conforme Henkels, em entrevista concedida à autora do livro sobre a EFSC, o governo federal, a partir de 1950, não se interessou mais pelo desenvolvimento ferroviário.

As ferrovias existentes caíram em descrédito perante a população, e o transporte rodoviário, ancorado no franco desenvolvimento da indústria automotiva, passou a ser visto como alternativa mais eficiente ao progresso.

Aos poucos, as linhas férreas foram desativadas. A última viagem de trem na EFSC ocorreu em 12 de março de 1971. Às 17 horas, na estação de Indaial, o maquinista da locomotiva a vapor fabricada em 1925, equipada com quatro vagões, partiu pela última vez.

O patrimônio da EFSC tomou rumos diferentes. Parte foi dilapidado e se perdeu. Algumas das estações foram ocupadas por espaços comerciais e outras, como a de Rio do Sul, foram conservadas e transformadas em museus.

IMAGEM: Foto em preto e branco de um trem saindo da antiga estação de Blumenau.

Vida e morte da Estrada de Ferro de Santa Catarina

1904: A Companhia Colonizadora Hanseática começa a construção da estrada de ferro, cujo objetivo era melhorar o acesso ao território que hoje é Blumenau.

1909: O primeiro trecho da estrada de ferro é inaugurado. Ele parte de Blumenau até a localidade de Warnow, que fica em entre Indaial e Ascurra. Ainda em 1909 a EFSC teve seus ramais levados a Ibirama e Ascurra.

1917: Devido à Primeira Guerra Mundial, a Colonizadora Hanseática, de origem alemã, perdeu a concessão sobre a estrada de ferro, já que Brasil e Alemanha estavam em lados diferentes na batalha e romperam relações diplomáticas. O governo brasileiro, então, assumiu o empreendimento. Somente após cumprida toda a burocracia foram retomados os estudos para continuidade da EFSC.

1921: A verba para dar prosseguimento à estrada de ferro é liberada pelo governo federal. Os próximos trechos a serem feitos incluem a expansão dos trilhos de Ibirama a Lontras e Rio do Sul. Nesse momento, a ferrovia é arrendada ao governo estadual.

1928: A Estrada de Ferro de Santa Catarina chega a Lontras. Com as obras iniciadas em 1923, foi um dos trechos mais difíceis, devido à sua topografia bastante acidentada.

1930: Além do projeto de expansão de Blumenau ao Alto Vale, inicia-se também um ramal em direção ao litoral; começa a construção do trecho Blumenau-Itajaí.

1932: Três anos depois, é finalizado o trecho entre Lontras e Rio do Sul. O próximo passo seria a implantação dos trilhos até a região que hoje é Braço do Trombudo.

1937: A ferrovia chega a Braço do Trombudo. Partindo de Rio do Sul, o trecho foi inaugurado em junho e destinado sobretudo ao transporte de madeira.

1954: A estação de Gaspar da estrada de ferro é inaugurada. No mesmo ano é também inaugurado o ramal Blumenau-Itajaí.

1958: Dez anos após ter sua construção iniciada, é inaugurado o trecho ferroviário entre Braço do Trombudo e Trombudo Central.

1964: O último trecho da EFSC é inaugurado, entre Trombudo Central e Agrolândia, totalizando 18 quilômetros. O ramal funcionou por somente três meses.

1971: Neste ano, é realizada a última viagem da estrada de ferro, na estação de Indaial. Já em descrédito, as ferrovias foram substituídas pelo transporte rodoviário.

Novos trilhos: as ferrovias em estudo para Santa Catarina

Projetos de novas estradas de ferro estão parados pela burocracia e pelo alto custo

Décadas após o encerramento definitivo das atividades nos ramais da Estrada de Ferro de Santa Catarina (EFSC), o governo federal e as forças produtivas do estado voltaram a discutir a retomada de um projeto de ligação ferroviária.

Atualmente, há dois projetos de grande porte em andamento no estado. A Ferrovia da Integração, também chamada de Ferrovia do Frango, que ligará o litoral ao Oeste de Santa Catarina, e a Ferrovia Litorânea.

A Ferrovia da Integração tem um trajeto estimado em 700 quilômetros de extensão, com traçado previsto do Litoral até Dionísio Cerqueira. Seu estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental está em fase de conclusão.

A Ferrovia Litorânea, com um trajeto de 236 quilômetros de extensão, de Imbituba a Araquari, está com seu projeto básico também em vias de ser finalizado, mas persiste um entrave quanto ao traçado dos trilhos, que passa pelo chamado Morro dos Cavalos, onde vivem famílias indígenas. Mas, afinal, quando esses projetos sairão do papel?

O jornal O Município consultou o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) sobre o andamento dos projetos das ferrovias. O órgão federal informou que caberia à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias, empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes, responder a essa pergunta.

Consultada sobre o assunto, a Valec enviou documentos contendo as informações mais atualizadas sobre os projetos, mas não há, por ora, data estimada para quando eles poderão ser efetivamente implantados.

O atendimento à demanda de transporte

A implantação dos dois projetos, quando concluída, mudaria completamente a cara do setor de transportes em Santa Catarina.

Segundo estimativas informadas pela Valec, de um total previsto de 98,7 milhões de toneladas de produtos potencialmente transportáveis por trens no estado, em 2030, a Ferrovia Litorânea poderia captar até 28%. A Ferrovia da Integração, por sua vez, poderia captar até 17,4% da demanda.

Conforme informa a empresa pública, as rodovias existentes poderão não suportar a demanda, tendo em vista que também haverá crescimento no número de veículos de passageiros. Daí a importância da implantação da malha ferroviária.

A estimativa de custos das obras

A estimativa dos custos da obra é bastante imprecisa. Em uma previsão apresentada nos projetos, o governo federal estima que a Ferrovia Litorânea custe, ao todo, entre R\$ 6,5 bilhões e R\$ 13,7 bilhões para ficar pronta, conforme previsão atualizada até abril de 2018.

No caso da Ferrovia da Integração, a conta é bem maior. O estudo do governo indica que, para deixá-la pronta a transportar cargas, seriam necessários entre R\$ 14,5 bilhões e R\$ 16,1 bilhões, dependendo do traçado. Esse cálculo também é o mais atualizado, apresentado em abril deste ano.

Cabe ressaltar, ainda, que a estimativa de custos desta ferrovia deverá mudar, tendo em vista que o projeto básico sequer foi iniciado.

Os benefícios econômicos das ferrovias

Os benefícios econômicos que as ferrovias, quando em funcionamento, trarão para o estado são bastante aguardados pelo setor produtivo.

Mario Cezar de Aguiar, presidente da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), afirma que os empresários dão uma importância muito grande para a questão. “Para que o nosso estado seja competitivo, tem que ter várias opções de transporte”, afirma.

“Santa Catarina é o segundo estado em movimentação de contêineres, ele precisa ter, no atendimento aos portos, um sistema que seja o mais econômico possível, e para grandes distâncias e cargas pesadas, o transporte ferroviário é imbatível”, explica Aguiar.

De acordo com ele, o transporte por caminhão é interessante em distâncias de até 500 km, mas a partir dessa distância a ferrovia passa a ser economicamente viável. “A ferrovia demanda investimento bastante pesado, mas a longo prazo vai trazer resultado”, avalia.

O presidente da Fiesc afirma que os projetos das ferrovias devem ser feitos somente de forma integrada, e a entidade defende os traçados aprovados nos estudos técnicos.

Conforme Aguiar, a Fiesc está ciente que há pressão dos municípios para serem contemplados no traçado da ferrovia, mas pondera que os estudos que indicaram os traçados foram feitos com base em mais de 40 critérios.

Ferrovia Litorânea

Trajetos: De Imbituba a Araquari

Extensão: 236 quilômetros

Situação: projeto básico em andamento

Custo estimado: entre R\$ 6,5 bilhões até R\$ 13,7 bilhões

O que falta para iniciar

As obras da Ferrovia Litorânea estão demorando mais do que o previsto para iniciar por conta de um impasse envolvendo o licenciamento ambiental.

O seu trajeto original, aprovado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), passa pelo local conhecido como Morro dos Cavalos, localizado em Palhoça, onde vivem famílias indígenas.

A Fundação Nacional do Índio (Funai) não aceitou esse trajeto e propôs alterações,

com desvio da rota original. No entanto, as alterações, na avaliação do governo federal, aumentariam muito os custos da obra. Além disso, o traçado sugerido pela Funai é visto como ineficiente para o transporte de cargas. Ainda não há solução para o impasse.

Ferrovia da Integração

Trajetória: de Itajaí a Dionísio Cerqueira

Extensão: 700 quilômetros

Situação: em estudo de viabilidade técnica e ambiental

Custo estimado: entre R\$ 14,5 bilhões e R\$ 16,1 bilhões

O que falta para iniciar

A Valec, empresa responsável, está elaborando os estudos econômicos, de impacto ambiental e de viabilidade técnica da ferrovia.

O próximo passo é a elaboração do projeto básico, etapa em que serão tratadas questões como traçado e custos.

A rota apresentada até o momento é uma sugestão da Valec, que poderá ou não ser confirmada, durante a elaboração do projeto básico.

A empresa informa que o tempo previsto de execução da obra é de cinco anos após a assinatura da ordem de serviço, mas ressalta que o prazo poderá ser modificado, também por ocasião da elaboração do projeto básico.

Segundo a empresa, esse projeto deve ficar pronto até novembro de 2019.

Possibilidades de traçado

No estudo de viabilidade apresentado pela Valec para a Ferrovia da Integração, são sugeridas duas possibilidades de traçado.

No primeiro, a ligação se daria diretamente de Itajaí e Dionísio Cerqueira, em um traçado direto entre o Oeste e o Litoral.

A segunda proposta é conhecida como “traçado em Y”. Nesse caso, os trilhos teriam seu caminho original, vindos do Oeste, mas mudariam de configuração em Lages. Em vez irem em direção a Itajaí, haveria uma conexão mais ao Sul, na região de Alfredo Wagner, e dali sairia uma bifurcação em Y, ligando o ponto a Imbituba e Tijucas.