



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE - PGAU-CIDADE

Angelina Camargo Rodrigues Wittmann



A Ferrovia no Vale do Itajaí

Florianópolis
2008

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO, HISTÓRIA E
ARQUITETURA DA CIDADE – PGAU-CIDADE**

Angelina Camargo Rodrigues Wittmann

A FERROVIA NO VALE DO ITAJAÍ

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-CIDADE da UFSC, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Área de Concentração em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Linha de Pesquisa LP2.

Orientador: Prof. Dr. Vilmar Vidor da Silva.

Co-Orientador: Prof. Dr. Nelson Popini Vaz.

**FLORIANÓPOLIS
2008**

A dissertação intitulada A Ferrovia no Vale do Itajaí, de autoria de Angelina Camargo Rodrigues Wittmann, foi submetida ao processo de avaliação conduzido pela Banca Examinadora instituída pela Portaria _____, para obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, tendo sido aprovada sua versão final em ___ de _____ de _____, em cumprimento às normas da Universidade Federal de Santa Catarina e ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-CIDADE.

Presidente: _____
Prof. Dr. Vilmar Vidor da Silva

Membro: _____
Prof. Dr. Nelson Popini Vaz

Membro: _____
Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres

Membro: _____
Prof. Dr. Luiz Alberto de Souza

Florianópolis, 22 de fevereiro de 2008.

Dedico este trabalho ao meu companheiro, amigo, conselheiro,
cúmplice e amor, Roberto Wittmann.

AGRADECIMENTOS

Quando iniciamos um trabalho, outros seres iniciam este trabalho conosco. Ao lembrá-los, emito meu agradecimento.

À minha família, pela compreensão, carinho, paciência e apoio.

Aos professores, colegas de turma e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-CIDADE.

Ao professor Vilmar Vidor da Silva, que vem acompanhando e orientando meus trabalhos desde minha graduação, durante o estágio no IPPUB (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Blumenau) e em atividades exercidas no Escritório de Arquitetura, por sua dedicação, paciência, incentivo e amizade.

Ao professor Nelson Popini Vaz, Co-Orientador e Orientador-Docente, pela dedicação, incentivo e amizade.

Aos membros da Banca de Qualificação, formada pelos professores Vilmar e Popini e Lino Fernando Bragança Peres, pelas ótimas contribuições ao trabalho.

Ao professor convidado a compor a banca de defesa, Dr. Luiz Alberto de Souza, da Universidade Regional de Blumenau – FURB, pela pronta disponibilidade, atenção e valiosas contribuições.

A Luiz Carlos Henkels, membro ativo da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), que representa uma legião de anônimos voluntários que efetuam atividades voltadas à preservação da memória ferroviária.

Ao Arquivo Histórico de Blumenau “Ferreira da Silva”, pelo apoio e contribuições prestadas por intermédio da Professora Sueli Petry, filha de antigo ferroviário da EFSC.

Ao Arquivo Público Histórico de Rio do Sul, pelas contribuições prestadas pela historiadora Catia Dagnoni.

Aos meus filhos, Jorge e Isabel Wittmann e genro Luiz Carlos Cavalcanti, pela contribuição na arte final, revisão, tradução, apoio e carinho.

Às amigas Izildinha Ramos Accetta e Rochele Figueiredo Cardoso, pela revisão metodológica e de apresentação final, e pelo apoio, dedicação, grande amizade e carinho.

À Madalena, anjo bom que revisou este trabalho com grande desprendimento, amizade, competência e doação.

A todos aqueles que de maneira direta ou indireta contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa.

E a toda a equipe do Plano Invisível que tem estado ao nosso lado.

O presente é a sombra que se move separando o ontem do amanhã.
Nela repousa a esperança.
Frank Lloyd Wright.

RESUMO

WITTMANN, Angelina. **A Ferrovia no Vale do Itajaí**. 2008. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008. Orientador: Prof. Dr. Vilmar Vidor da Silva; Co-Orientador: Prof. Dr. Nelson Popini Vaz.

Linha de Pesquisa: LP2 - Estudo das cidades e regiões com base nas inter-relações entre a formação social, processo de urbanização, introdução e desenvolvimento das inovações técnico-científicas e a formação dos espaços industriais. Planejamento regional e urbano. Estudo dos impactos da urbanização sobre o território e o ambiente. Estudo das relações intra e interurbanas.

O tema desta dissertação é uma análise dos fatos históricos relacionados ao processo de implantação e à posterior desativação da EFSC no Vale do Itajaí, destacando os principais agentes do processo e a consequência de suas ações no domínio geográfico e social. Esta pesquisa tem sua relevância social e acadêmica como instrumento de pesquisa e de memória baseado na organização dos fatos históricos desencadeados em torno dos transportes no Vale do Itajaí, com foco para o transporte ferroviário, uma vez que há pouca publicação e pesquisa sobre a EFSC. O trabalho foi referenciado pela análise das relações sociais sob os conceitos de Santos (1991), de fatos históricos registrados em periódicos, documentos escritos, fotográficos e cartográficos, entrevistas e, quando necessário, pela busca da contextualização dentro dos acontecimentos nacionais e internacionais, para melhor esclarecimento dos fatos em escala local e regional. Além disso, esta pesquisa usou como referência a análise e os conceitos de Mumford, em sua obra *A Cidade na História*, abordando o processo de transformações urbanas decorrente do desenvolvimento das cidades e seus principais agentes. Conceitos de outros autores, como Villaça, Lefebvre e Halbwachs são igualmente suportes teóricos deste trabalho. A ferrovia fez parte dos planos das lideranças locais, desde as primeiras décadas de história da fundação dos núcleos urbanos na região da bacia do Itajaí, como questão básica para o desenvolvimento econômico da região.

Palavras-chave: Ferrovia. Vale do Itajaí. Transporte. Cidades. História.

ABSTRACT

WITTMANN, Angelina. The Railway in the region of *Vale do Itajaí*. 2008. Dissertation (Master Degree in Urban Planning, History and City Architecture) - Post-Graduate Program in Urban Planning, History and City Architecture, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008. Supervisor: Prof. Dr. Vilmar Vidor da Silva, Co-Advisor: Prof. Dr. Nelson Vaz Popini.

Research Area: LP2 - Study of cities and regions based on the interrelations among the social system, urbanization process, introduction and development of technical and scientific innovations; and industrial areas rise. Regional and urban planning. Study of the urbanization impacts on the territory as well as on the environment. Study of intra and interurban relations.

The theme of this thesis is an analysis of historical facts related to the process of implantation and further disabling of EFSC (Estrada de Ferro Santa Catarina) in the region of *Vale do Itajaí*, State of Santa Catarina, highlighting the main agents of the case and the consequences of their actions both on geographical and social domain. This research has a social and academic relevance as a tool for further search and memory since it presents the organization of historical facts regarding transport in the region of *Vale do Itajaí*, with a focus on railway transportation, especially EFSC, from which little research sources and publications can be found. The work is referenced by an analysis of social relations according to the concepts of Santos (1991); historical facts recorded in journals, written, photographic, cartographic documents; and interviews. It includes, also, some search on the context of national and international events in order to offer a better understanding of the facts in a local and regional scale. Additionally, this research used as a reference to the concepts shown an analysis registered by Mumford in his book "A Cidade na História", around the process of urban transformations resulting from the development of cities and their key players. Concepts of other authors, as Villaça, Lefebvre and Halbwachs are also devices of this theoretical work. The railway took part of the local leaders' plans since the first decades of the history of the foundation of urban areas located at the basin of the Itajaí River. It was, at that time, a basic need for the economic development of the region.

Key words: Railway. *Vale do Itajaí*. Transportation. Cities. History.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Configuração Geográfica atual do Vale do Itajaí com o traçado da EFSC	20
Figura 2 - Foz do Ribeirão da Velha e foz do Ribeirão Garcia	21
Figura 3 - Bacia do rio Itajaí-Açu.....	22
Figura 4 - Trecho da EFSC – Indaial, 1935.....	23
Figura 5 - Mapa do Vale e da Bacia do Itajaí-Açu.....	26
Figura 6 - Rio do Sul década de 50 – Detalhe para a placa comercial - Loja de autopeças FNM.....	34
Figura 7 - Em frente à estação de Salto Weissbach – Década de 50.....	38
Figura 8 - Mapa da antiga Colônia Blumenau	40
Figura 9 - Localização da Bacia do rio Itajaí-Açu	41
Figura 10 - Mapa da Região do Vale do Itajaí	42
Figura 11 - Detalhe do mapa anterior por Emil Odebrecht – 1874	42
Figura 12 - Localização do Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina.....	43
Figura 13 - Estação de Lontras recém-inaugurada (1932)	44
Figura 14 - Bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu (1)	45
Figura 15 - Bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu (2).....	46
Figura 16 - Caminho entre Lages e Laguna, aberto logo após a fundação de Lages.....	50
Figura 17 - Chegada dos primeiros 17 imigrantes à foz do Ribeirão da Velha	52
Figura 18 - Travessia com canoa no Rio Itajaí do Sul, cavalos à margem (Rio do Sul).....	54
Figura 19 - Traçado dos primeiros lotes coloniais da Colônia Blumenau (1864)	55
Figura 20 - <i>Stadplatz</i> da Colônia de Blumenau e as vias fluviais no Vale do Itajaí.....	56
Figura 21 - Carroção de transporte usado nas primeiras décadas na região	57
Figura 22 - Local das nucleações do Salto e Badenfurt - 1864	58
Figura 23 - Pousada de tropas, no caminho a Lages no Planalto Serrano.....	59
Figura 24 - Abertura da estrada para a colônia Hammonia (atual Ibirama), posterior leito ferroviário.....	60
Figura 25 - Carta de Dr. Blumenau reivindicando a abertura da uma via	61
Figura 26 - Automóvel Ford Modelo T rodando no Alto Vale do Itajaí, em frente a um ponto de pouso da estrada para o Planalto Serrano (início do Século XX).....	62
Figura 27 - Localização das picadas com destino à Colônia de Brusque e Itajaí	63
Figura 28 - Mapa das estradas de cargueiros e gado na década de 1870	64
Figura 29 - Local de travessia no rio, em Rio do Sul e localização do caminho que ligava ao Planalto.....	65
Figura 30 - Travessia do rio Itajaí do Sul, em Rio do Sul, atual local da Ponte Curt Hering	66
Figura 31 - Localização das primeiras nucleações no Vale do Itajaí e data dos primeiros assentamentos	67
Figura 32 - Balsa em Rio do Sul, início do século XX	67
Figura 33 - Localização das primeiras nucleações no Vale do Itajaí e data dos primeiros assentamentos I	70
Figura 34 - Núcleo urbano de Hammonia, final do século XIX	72
Figura 35 - Localização das primeiras nucleações no Vale do Itajaí e data dos primeiros assentamentos II	73

Figura 36 - Relatório da lista de imigrantes que viajaram no Vapor São Lourenço	77
Figura 37 - Fotografia da correspondência do diretor da colônia, Dr. Blumenau à Presidência da Província.....	78
Figura 38 - Porto Fluvial de embarque e desembarque de passageiros - <i>Stadplatz</i> da Colônia Blumenau	81
Figura 39 - Porto na foz do Ribeirão Garcia, no rio Itajaí-Açu – Blumenau	81
Figura 40 - Porto fluvial de embarque e desembarque de carga - Itoupava Seca, da Colônia Blumenau	83
Figura 41 - Localização do porto fluvial de embarque e desembarque de carga e de passageiros – Colônia Blumenau.....	83
Figura 42 - Porto Fluvial de embarque e desembarque de passageiros – <i>Stadplatz</i> da Colônia Blumenau I	86
Figura 43 - Porto marítimo em Itajaí. Detalhe do Vapor Blumenau atracado, início do século XX.....	86
Figura 44 - Lançamento da pedra fundamental na implantação da linha férrea. Concessão fornecida a Friederico Von Ockel (final século XIX)	88
Figura 45 - Primeiro carro da região, importado por Frederico Busch (1903).....	99
Figura 46 - Primeiro ônibus.....	100
Figura 47 - Localização da Colônia Hammonia e Colônia Blumenau	104
Figura 48 - Construção da ponte de ferro sobre o rio Itajaí-Açu em Hammonia, em 1909. Mede 102 metros e foi obra da empresa alemã que construiu os primeiros 70 quilômetros da EFSC.....	106
Figura 49 - Ponte de ferro sobre o rio Itajaí-Açu, em Hammonia, 2007.....	106
Figura 50 - Ponte de ferro sobre o rio Itajaí-Açu, em Hammonia	107
Figura 51 - Traçado do plano original da EFSC	110
Figura 52 - Equipe de Execução e Projeto da EFSC - 1907.....	116
Figura 53 - Locomotiva Macuca, 1908, passando escoteira sobre trilhos recém colocados em Encano	121
Figura 54 - Locomotiva Macuca, 1908, transportando estrutura metálica da ponte n. 6 de Encano.	121
Figura 55 - Locomotiva Macuca - 2007.....	122
Figura 56 - Primeiro trecho da EFSC inaugurado no dia 3 de maio de 1909, Blumenau a Warnow	124
Figura 57 - Trajeto entre as oficinas da EFSC e a Estação de Blumenau	126
Figura 58 - Estação de Blumenau. Estilo arquitetônico seguindo a técnica em enxaimel..	127
Figura 59 - Chegada do trem à estação de Warnow no dia 3 de Maio de 1909	128
Figura 60 - Composição da EFSC chegando na estação de Blumenau	129
Figura 61 - Trajeto entre Warnow e Aquidaban.....	130
Figura 62 - Construção Trecho Subida – Lontras. Contenção do barranco - muro de arrimo feito com pedras graníticas da região	131
Figura 63 - Trajeto entre Aquidaban e o entroncamento para Hammonia.....	132
Figura 64 - Vista da Ponte dos Arcos – Subida.....	132
Figura 65 - Construção da ferrovia, trajeto para Hansa-Hammonia, veículos de tração animal (carroções) em atividade na abertura da ferrovia, feita com pás e picaretas.....	133
Figura 66 - Detalhe da localização - ramal de Hammonia e da estação da comunidade de Hansa	133

Figura 67 - Vista parcial da comunidade Hansa-Hammonia e dos construtores da ferrovia	134
Figura 68 - Vista parcial do local da estação da comunidade Hansa – 2008.....	135
Figura 69 - Moradias de trabalhadores da EFSC – próximo a Rio do Sul (I) – Início da década de 30 do século XX.....	140
Figura 70 - Moradias de trabalhadores da EFSC – próximo a Rio do Sul (II) Início da década de 30 do século XX.....	141
Figura 71 - Entroncamento para Hammonia (atual Ibirama).....	143
Figura 72 - Abertura do leito à base de pás e picaretas, cortando a rocha – Subida.....	145
Figura 73 - Abertura do leito à base de pás e picaretas – Subida.....	145
Figura 74 - Remoção de material - Construção do trecho de Subida.....	146
Figura 75 - Estrada de Ferro – Lontras – Sr. Carl Louis Wilhelm Hager está à direita - 1924.....	147
Figura 76 - Equipe de carpintaria da EFSC, entre Subida e Lontras, liderada por Carl Louis Hager (em pé entre o trator e o reboque). Trator sem pneus.....	148
Figura 77 - Trecho Ferroviário entre Subida e Lontras.....	149
Figura 78 - Detalhe 1.....	150
Figura 79 - Detalhe 2.....	150
Figura 80 - Detalhe 3.....	151
Figura 81 - Trajeto entre Subida e Lontras.....	151
Figura 82 - Construção do trecho Subida – Detalhes do assentamento dos trilhos provisórios.....	152
Figura 83 - Girador na Serraria Hager, localidade de Riachuelo (Lontras). À direita, Sr. Hager.....	153
Figura 84 - Ponte Número 16 em curva, com uma altura de aproximadamente 27 metros	154
Figura 85 - Início das obras de construção da ponte de pedra com arcos duplos, em 31 de julho de 1924.....	155
Figura 86 - Ponte de Pedra.....	155
Figura 87 - Vista da ponte, a uma altura de 104 metros.....	156
Figura 88 - Inauguração Ponte dos Arcos - 1929.....	156
Figura 89 - Ponte de pedra localizada em Atafona.....	157
Figura 90 - Equipe de carpintaria da EFSC, estrutura Da passagem superior em Subida - 1924.....	158
Figura 91 - Primeiro túnel.....	158
Figura 92 - Linha de trem assentada no corte efetuado na montanha rochosa – Salto Pilão.....	159
Figura 93 - Ponte de ferro Aldo Pereira de Andrade - 1934.....	161
Figura 94 - Detalhes da ausência das cabeceiras na Ponte de ferro Aldo Pereira de Andrade - 1934.....	161
Figura 95 - Estação de Blumenau - 1939.....	162
Figura 96 - Vista Aérea de Blumenau – Final da década de 30 – Séc. XX.....	163
Figura 97 - Os dois planos do traçado ferroviário para a área central de Blumenau.....	164
Figura 98 - Fotografia aérea da área central de Blumenau – Início da dec. de 70 do século XX.....	164
Figura 99 - Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos.....	165
Figura 100 - Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos (I) 2008.....	165

Figura 101 - Túnel – Blumenau.....	166
Figura 102 - Ponte dos Arcos e vista parcial do elevado (<i>Ligação reconstituída</i>).....	166
Figura 103 - Elevado localizado no pátio de uma fábrica - Blumenau	167
Figura 104 - Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos (II).....	168
Figura 105 - Núcleo Urbano de Rio do Sul, início do século XX.....	169
Figura 106 - Trecho ferroviário entre Lontras e Rio do Sul.....	170
Figura 107 - Trajeto entre Lontras e Rio do Sul	170
Figura 108 - Estação de Matador.....	171
Figura 109 - Armazém da Estação de Rio do Sul, onde funcionou a primeira estação por breve período, até que o prédio da estação de fato estivesse pronta	171
Figura 110 - Dia da inauguração do trecho ferroviário até Rio do Sul – Local onde está localizado atualmente o Armazém	172
Figura 111 - Estação de Rio do Sul, durante a visita das filhas de Dr. Blumenau ao Vale do Itajaí em 1937 – chegaram de trem em Rio do Sul.	173
Figura 112 - Trecho ferroviário entre Rio do Sul e Barra do Trombudo.....	174
Figura 113 - Trajeto entre Rio do Sul e Barra do Trombudo.....	174
Figura 114 - Ponte dos Arcos em dois momentos – Em construção e em 2008.....	175
Figura 115 - Vista parcial de Rio do Sul - Ponte dos Arcos – Década de 40 do Séc. XX .	175
Figura 116 - Terminal de cargas Trombudo Central - 2008.....	176
Figura 117 - Estação de Barra do Trombudo	176
Figura 118 - Vista Panorâmica de Trombudo Central na década de 50	177
Figura 119 - Trombudo Central.....	177
Figura 120 - Estação de Cargas da EFSC – Trombudo Central, 1970.....	178
Figura 121 - Local da Estação de Cargas da EFSC – Trombudo Central, 2008.....	178
Figura 122 - Trecho ferroviário entre Barra do Trombudo e Trombudo Central.....	179
Figura 123 - Localização, no mapa, da imagem anterior.....	179
Figura 124 - Solenidade de inauguração do trecho ferroviário entre Barra do Trombudo e Trombudo Central.....	180
Figura 125 - Plano criar a malha ferroviária em território catarinense	182
Figura 126 - Locomotiva 301 (Locomotiva do trem inaugural de Rio do Sul)	182
Figura 127 - Fotografia tirada da Praça Juscelino Kubitschek – em frente ao porto fluvial de Blumenau	184
Figura 128 - Inauguração da fábrica Mercedes-Benz, em 1956 – Kubitschek dirige caminhão	185
Figura 129 - Encontro com a família Trapp – Agrolândia - SC	188
Figura 130 - Estação de Indaial. Da direita para a esquerda: Júlio Espindolla, Domingos da Costa, Joaquim dos Santos, Pedro Cidral, José Paulo, Germano Amorim (mestre da oficina), Liberato Xuxu, Leandro dos Santos, João Cardoso e Pedro Mello (maquinista) - 1962.....	190
Figura 131 - Ferroviários nas oficinas da EFSC.....	191
Figura 132 - Oficina Mecânica de Itoupava Seca, Blumenau. (Locomotiva do trem inaugural de Rio do Sul). Início de 1971 - Primeira locomotiva da EFSC, à esquerda: 301	192
Figura 133 - Estação de Indaial - Última viagem (I) - 1971	193
Figura 134 - Estação de Indaial - Última viagem (II) - 1971.....	193
Figura 135 - Estação de Indaial - Última viagem (III) - 1971.....	194
Figura 136 - Estação Warnow.....	196

Figura 137 - Estação Warnow (I) Detalhes das paredes internas.....	197
Figura 138 - Estação de Lontras.....	198
Figura 139 - Estação de Matador.....	198
Figura 140 - Detalhes do Armazém de Rio do Sul.....	199
Figura 141 - Estação de Rio do Sul (fundos).....	199
Figura 142 - Estação de Barra do Trombudo.....	200
Figura 143 - Elevado entre a estação de Mosquito e Trombudo Central.....	200
Figura 144 - Estação de Trombudo Central.....	201
Figura 145 - Elevado em Trombudo Central.....	201
Figura 146 - Estação de São João – Detalhes das ruínas.....	202
Figura 147 - Locomotiva restaurada pela empresa do Sr. Germano Purnhagen (camisa branca), com apoio da ABPF/TREMTUR.....	203
Figura 148 - Trabalho de voluntários no restauro da estação de Matador.....	203
Figura 149 - Locomotiva 232 restaurada, descansando na estação de Matador.....	205
Figura 150 - Relatório da Estrada de Ferro Santa Catharina.....	229
Figura 151 - Estação de Vereza.....	260
Figura 152 - Construção da primeira estação de Blumenau, usando a técnica construtiva enxaimel (estrutura de madeira e fechamento em tijolo maciço) - 1908.....	261
Figura 153 - Tropas de Getúlio Vargas na Estação de Blumenau – Revolução de 1930 ...	262
Figura 154 - Segunda Estação de Blumenau.....	263
Figura 155 - Segunda estação de Blumenau em pleno funcionamento e último trem em 12/03/1971.....	263
Figura 156 - Estação de Salto Weissbach.....	264
Figura 157 - Estação de Encano - 1910.....	265
Figura 158 - Primeira estação de Indaial.....	266
Figura 159 - Segunda estação de Indaial.....	266
Figura 160 - Estação de Warnow, na inauguração do primeiro trecho ferroviário da EFSC.....	267
Figura 161 - Segunda estação de Warnow.....	267
Figura 162 - Estação de Apiúna.....	268
Figura 163 - Armazém ferroviário Apiúna.....	268
Figura 164 - Estação de Subida.....	269
Figura 165 - Lontras - Primeira estação, inaugurada em 1928.....	270
Figura 166 - Lontras, segunda estação.....	270
Figura 167 - Estação de Lontras.....	271
Figura 168 - Estação de Matador.....	271
Figura 169 - Estação de Rio do Sul, na década de 30 do século XX.....	272
Figura 170 - Estação de Rio do Sul – Lado da Plataforma de embarque e desembarque.....	272
Figura 171 - Estação de Barra do Trombudo.....	273
Figura 172 - Estação Mosquito.....	274
Figura 173 - Estação de Trombudo Central.....	274
Figura 174 - Ruínas da Estação São João.....	275
Figura 175 - Estação de Hansa.....	275
Figura 176 - Ramal - Local da estação principal de Hammonia (Ibirama).....	276

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – País de origem dos capitais das empresas estrangeiras no Brasil (1860-1875)	108
Tabela 2 – Investimento estrangeiro por setor de destino, Brasil (1876-1885)	109

LISTA DE ANEXOS E APÊNDICES

ANEXO A - ENTREVISTA DO SR. OTTO ROHKOHL – PRIMEIRO DIRETOR DA EFSC.	221
ANEXO B - ANUÁRIO DE ITAJAÍ - 1949	226
ANEXO C - RELATÓRIO EFSC – ANO 1920	229
ANEXO D - E-MAIL LUIZ CARLOS HENKELS	239
ANEXO E - CORRESPONDÊNCIAS – ATOS ADMINISTRATIVOS	241
ANEXO F - DISCURSO DEPUTADO FERREIRA LIMA	243
ANEXO G - CARTA (1879) DR. BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA	252
ANEXO H - ENTREVISTA LUIZ CARLOS HENKELS.....	254
APÊNDICE A - EXTINÇÃO DA RFFSA – MAIO 2007 – PELA AUTORA.....	258
APÊNDICE B - AS ESTAÇÕES – PELA AUTORA	260

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ACIB – Associação Comercial e Industrial de Blumenau

AMMVI - Associação dos Municípios do Médio Vale do Itajaí

AW – Angelina Wittmann

DNIT – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes

EFSC – Estrada de Ferro Santa Catarina

FURB – Universidade Regional de Blumenau

IPT – Instituto de Pesquisa e Tecnologia

NuRVI – Núcleo Regional Vale do Itajaí

PGAU-Cidade – Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RVPSA – Rede Viação Paraná – Santa Catarina

SC – Santa Catarina

TCC – Trabalho de Conclusão de Curso

VFPSC – Viação Férrea Paraná Santa Catarina

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	18
1.1 APRESENTAÇÃO	20
1.2 METODOLOGIA	24
1.3 TEMA E DELIMITAÇÃO	25
1.4 OBJETIVO	27
1.5 JUSTIFICATIVA.....	28
2 REFERENCIAL TEÓRICO	31
3 O VALE DO ITAJAÍ	38
3.1 SÍTIO – VALE DO ITAJAÍ	39
3.1.1 Localização.....	40
3.1.2 Condicionantes físicos	43
3.1.2.1 Hidrografia	45
3.2 CONTEXTO HISTÓRICO ANTES DA IMPLANTAÇÃO DA EFSC	46
3.2.1 Europa.....	47
3.2.2 Santa Catarina.....	49
3.3 NUCLEAÇÕES E MEIOS DE TRANSPORTES NO VALE DO ITAJAÍ, ATÉ A INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO TRECHO DA EFSC -1909.....	52
3.3.1 Localização estratégica.....	56
3.3.2 Abrindo caminhos	60
3.3.3 Os primeiros empreendimentos	68
3.3.4 Injunções políticas	70
3.3.5 O transporte fluvial.....	75
4 ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA – EFSC	89
4.1 A CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO ANTES DA EFSC.....	89
4.1.1 O primeiro veículo automotor a vapor	89
4.1.2 A primeira locomotiva.....	89
4.1.3 A locomotiva a vapor	90
4.1.4 A primeira ferrovia no Brasil.....	90
4.2 IDEALIZADORES E TRAMITAÇÕES LEGAIS.....	91
4.2.1 Associação Comercial e Industrial de Blumenau – ACIB	96
4.2.1.1 O perfil de dois representantes das novas lideranças blumenauense	97
4.2.1.1.1 Frederico Guilherme Busch.....	98

4.2.1.1.2 Pedro Christiano Feddersen	100
4.2.2 Companhia Colonizadora Hanseática	103
4.3 A CONSTRUÇÃO DA EFSC	107
4.3.1 Os construtores e trâmites oficiais	111
4.3.1.1 Exigências da S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina	114
4.3.1.2 A Caixa Econômica de Empréstimos	118
4.3.2 Primeiras locomotivas	119
4.3.3 Primeiro trecho ferroviário Blumenau a Warnow	123
4.3.4 Trecho – Warnow e Aquidaban (atual Apiúna)	130
4.3.5 Trecho - Aquidaban e Hammonia (atual Ibirama)	131
4.4 O GOVERNO FEDERAL E A I GUERRA MUNDIAL	135
4.5 NOVOS CONSTRUTORES E NOVOS PROJETOS	137
4.5.1 Vale do Itajaí: Centro Econômico Estadual	138
4.5.2 Especulações fundiárias: prolongamento ferroviário	139
4.5.3 Agentes da EFSC envolvidos nos negócios fundiários.....	139
4.5.4 Variante do prolongamento	142
4.6 CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA ETAPA	144
4.6.1 Trecho - Subida e Lontras.....	149
4.6.2 Início das obras do trecho - Blumenau e Itajaí	159
4.6.2.1 Mudança do trajeto da EFSC na área central de Blumenau.....	162
4.6.2.1.1 Ponte dos Arcos.....	167
4.6.3 Trecho - Lontras a Rio do Sul e Rio do Sul a Barra do Trombudo.....	168
4.6.4 Trecho - Barra do Trombudo a Trombudo Central e acontecimentos intermediários.	176
4.7 MUDANÇA DO MODAL FERROVIÁRIO PARA O MODAL RODOVIÁRIO - DECLÍNIO	180
4.8 A EFSC APÓS A DESATIVAÇÃO	194
4.8.1 Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF	204
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	206
REFERÊNCIAS	213
ANEXOS	220
APÊNDICES.....	257

1 INTRODUÇÃO

O tema desta dissertação é uma análise dos fatos históricos relacionados ao processo de implantação e à posterior desativação da Estrada de Ferro Santa Catarina – EFSC no Vale do Itajaí.

A EFSC foi o meio de transporte mais entusiasticamente construído, tendo sido, entretanto, desativada em curto espaço de tempo (1909–1971), quase sem deixar vestígios no espaço urbano atual, exceto quanto a algumas edificações (residências de ex-funcionários, oficinas, armazéns e estações ferroviárias) e pontes. Além de ser um dos elementos estruturadores da rede de cidades da região do Vale do Itajaí, o transporte ferroviário fez parte da memória coletiva de uma ou mais gerações, sendo que sua história é praticamente desconhecida pela mais recente geração, com raras exceções.

No desenvolvimento de trabalhos acadêmicos durante o curso de Arquitetura e Urbanismo, detectamos a ausência de pesquisas, registros e publicações sobre a história da EFSC, a não ser a presença de alguns trabalhos de pesquisadores membros da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, entidade que busca resgatar a memória e mantém materiais e documentos da antiga ferrovia.

Com base no foco que abrange o objeto inserido em um recorte de tempo passado e de espaço, cuja interferência está contida na paisagem urbana atual do Vale do Itajaí, surgiu o questionamento que estruturou esta pesquisa:

- a) O que levou as lideranças do Vale do Itajaí, no início do século XX, a adotarem a ferrovia como meio de transporte, ícone da Revolução Industrial Européia? Por que foi adotada a tecnologia ferroviária alemã, uma vez que todas as ferrovias nacionais eram construídas com tecnologia inglesa?
- b) O que, realmente, motivou o investimento de capital alemão e a adoção de tecnologia alemã em um meio de transporte no Vale do Itajaí, já idealizado anteriormente pelo fundador Hermann Blumenau, no século XIX, quando todas as ferrovias nacionais utilizavam equipamento ferroviário inglês?
- c) Quais foram os impactos gerados pela adoção do sistema ferroviário na região, cuja povoação era recente – seis décadas – e somente 50 anos

após a inauguração da primeira ferrovia no Brasil?

- d) Quais foram os agentes e ações responsáveis pela desativação da ferrovia no Vale do Itajaí?

Para compreender o processo e a evolução dos meios de transporte na região decorrentes do módulo ferroviário, a pesquisa foi dividida em três etapas, coincidindo com os períodos: anterior à construção; durante o funcionamento da ferrovia; e posterior à sua desativação. É ilustrada por: mapas, fotografias e textos produzidos com base no levantamento de dados em documentos oficiais, pequenas publicações de periódicos locais e em referências de historiadores locais, entrevistas e visitas aos locais e áreas adjacentes à primitiva linha ferroviária.

Na primeira etapa do trabalho, que abrange o período entre a data de fundação da Colônia de Blumenau e o início do século XX, são enfocadas na apresentação e a estruturação do sítio por meio de suas vias de acessibilidade. Esta parte da pesquisa tem o objetivo de introduzir a paisagem formada pelos inúmeros núcleos urbanos da região e as vias de acessibilidade, no momento em se iniciou a construção da EFSC.

Na segunda parte do trabalho, foram descritos os fatos históricos relacionados à implantação e à desativação da EFSC e na terceira etapa da pesquisa sobre a Ferrovia no Vale do Itajaí, foi feito o levantamento parcial da situação do que restou do patrimônio ferroviário local; através de imagens levantadas *in loco* acompanhadas de descrições textuais.

O objetivo da pesquisa foi o de destacar – após a análise dos fatos históricos relacionados ao processo de implantação e desativação da EFSC no Vale do Itajaí –, os principais atores do processo e suas ações no domínio geográfico e social, com o intuito de contribuir para a dialética do espaço urbano do Vale do Itajaí. E também suprir a ausência de pesquisa e/ou publicações sobre o tema ferroviário na região. Além disso, foram efetuadas análises das relações sociais conceituadas por Santos (1991), baseadas em fatos históricos registrados em periódicos e outros documentos escritos, fotográficos e cartográficos, bem como em entrevistas e, quando necessário, efetiva contextualização no cenário nacional e internacional.

1.1 APRESENTAÇÃO

Nosso primeiro contato com a história da ferrovia Estrada de Ferro Santa Catarina - EFSC aconteceu na Graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo, no ano de 1995, ao desenvolvermos uma pesquisa para elaboração do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)¹, enfocando a inauguração do primeiro trecho dessa linha férrea – de 30 quilômetros – cobrindo a distância entre Blumenau e Warnow (localidade de Indaial). Nesse momento, detectaram-se a ausência de pesquisas, registros e publicações sobre a história da EFSC. Foi percebido nesta data, que a ferrovia foi um dos principais e importante agente estruturador das principais cidades do Vale do Itajaí, e um ícone da memória coletiva de uma ou mais gerações. Muitos representantes das gerações mais recentes desconhecem a existência do sistema ferroviário na região.

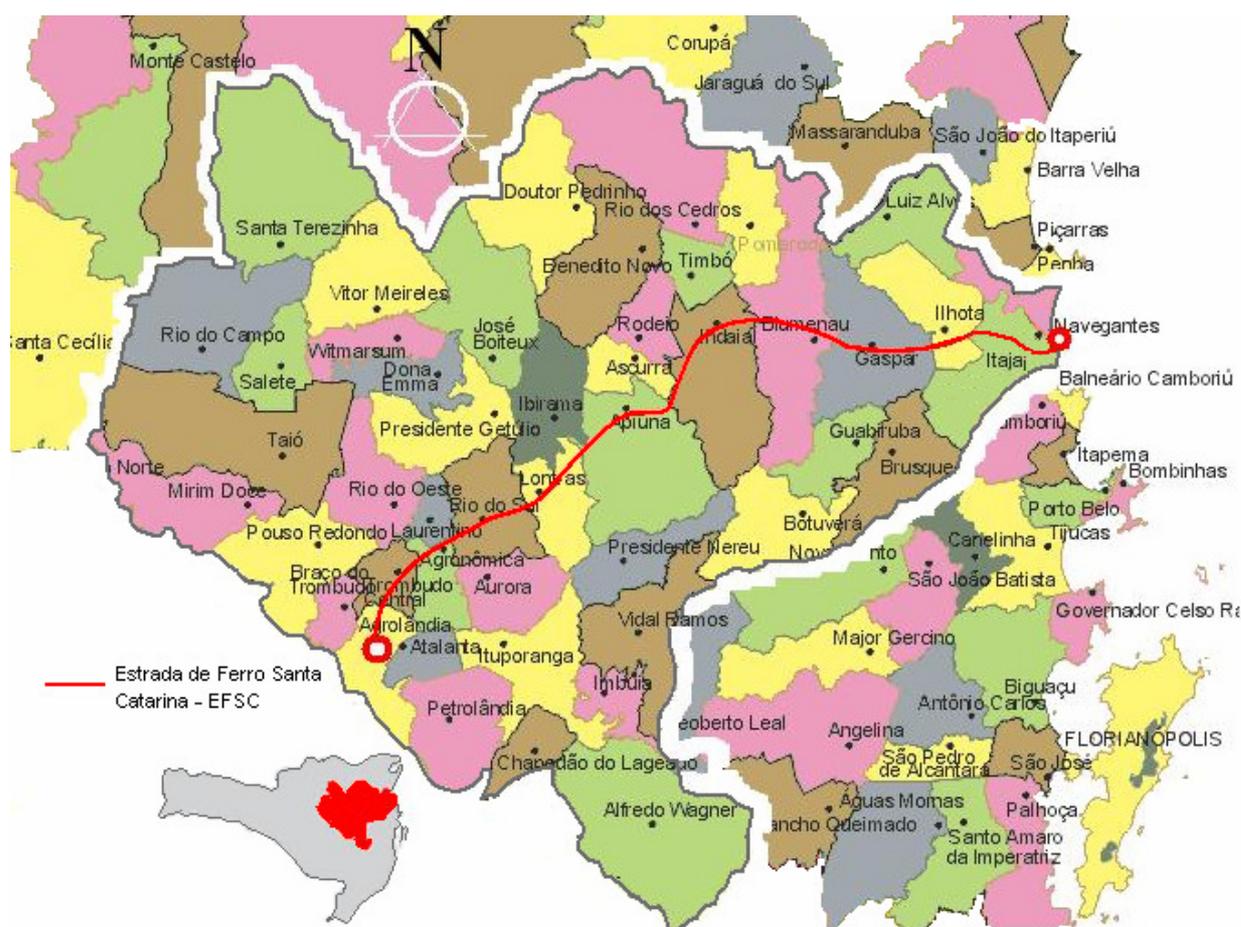


Figura 1 - Configuração Geográfica atual do Vale do Itajaí com o traçado da EFSC

Fonte: Adaptado de SANTA CATARINA – Atlas de Santa Catarina. 1986

¹ Estação Ferroviária / Museu Ferroviário de Blumenau – 1996.

Na primeira metade do século passado houve a troca gradual do módulo de transporte ferroviário pelo módulo de transporte rodoviário, no País, por meio de ações políticas e de ordem econômica, com ecos no Vale do Itajaí.

Historicamente, em cada período do desenvolvimento da região do Vale do Itajaí houve destaque para a adoção de um determinado tipo de transporte, ou mesmo dois, complementando-se. A conformação geográfica da região, mais precisamente junto à foz do ribeirão da Velha, no rio Itajaí-Açu, pouco acima do local onde aportaram os primeiros imigrantes, foi importante para a definição do tipo de ocupação do solo na região, e igualmente determinante para a definição das vias de penetração por terra, para o interior.



Figura 2 - Foz do Ribeirão da Velha e foz do Ribeirão Garcia
Fonte: Elaborado por WITTMANN, 2008.

Acima do ponto, localizado no mapa a seguir, o rio Itajaí-Açu não apresentava navegabilidade e os caminhos eram abertos a facção, delineando as baixadas do vale do rio e de seus inúmeros afluentes, que apresentavam topografia plana.

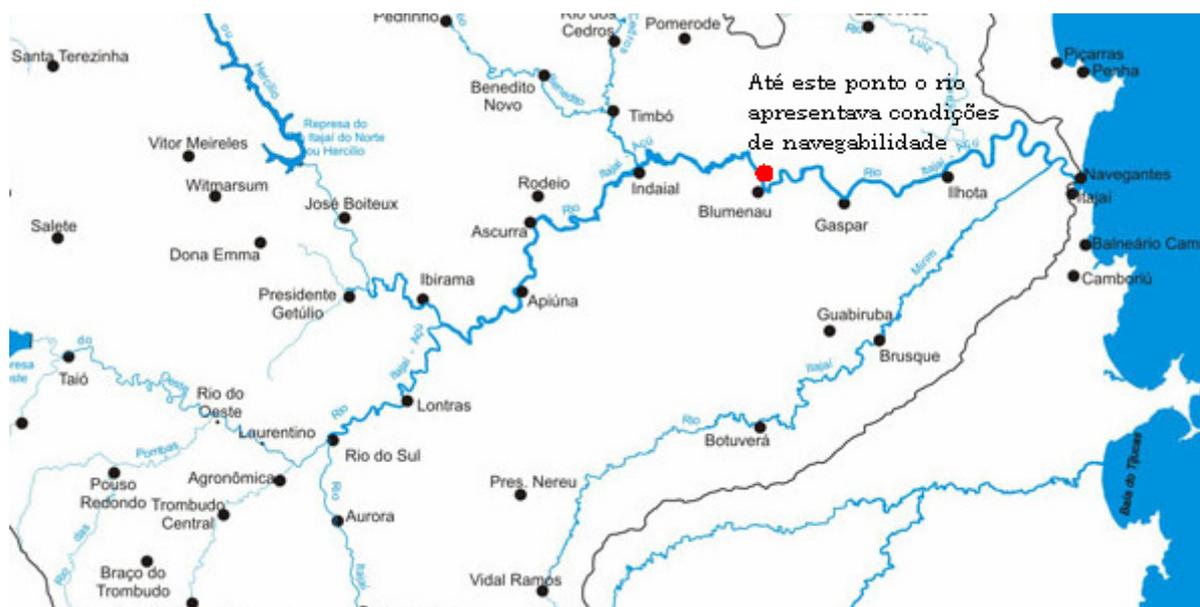


Figura 3 - Bacia do rio Itajaí-Açu

Fonte: Adaptado de SANTA CATARINA – Atlas de Santa Catarina. 1986

Os meios de transporte na região nordeste do Estado no século passado e no início deste consistiam em picadas, estrada para carro de bois e rios. As picadas e estradas foram construídas pelos próprios imigrantes, no que Seyferth determinou de “trabalho acessório”. (VIDOR, 1995, p. 34).

Nos primeiros trinta anos de colonização do Vale do Itajaí, a via fluvial foi o único meio de comunicação entre a região e o litoral. Nesse período existia somente uma picada à margem direita do rio Itajaí-Açu, ligando Blumenau a Itajaí. Mais tarde, surgiram outros caminhos, picadas e a construção, efetivação e desativação de um novo e moderno (para a época), sistema de transporte: o ferroviário.

A implantação da ferrovia na região teve inspiração nas novas idéias e revoluções ocorridas na Europa no século XVIII e XIX e suas conseqüências, aliadas a ações econômicas e políticas brasileiras adotadas para a região Sul do País. A EFSC foi construída com capital alemão, diferentemente de outras ferrovias nacionais, que foram construídas com tecnologia e capital inglês. Melhor detalhada ao longo da dissertação.

A história da EFSC, já quase esquecida no Vale do Itajaí por ausência de memória e publicações, igualmente não consta das publicações históricas de alguns órgãos federais ligados aos transportes, como o DNIT – Departamento Nacional de Estrutura de Transportes. (BRASIL, 2006).



Figura 4 - Trecho da EFSC – Indaial, 1935
Fonte: HIENDELMAYER, 1935.

O sítio da antiga colônia passou por transformações políticas, sociais, econômicas e espaciais durante seus 157 anos. Em períodos distintos sucederam-se transformações, adequando o espaço físico ocupado ao novo uso, de acordo com as relações sociais nele desenvolvidas. A estrutura material e a ferrovia, como elemento estruturador, surgiram em um determinado período para dar suporte e atender às novas exigências dos núcleos urbanos, estes, embriões urbanos formadores da rede de cidades do Vale do Itajaí.

Em muitos países, o advento do automóvel e a adoção das novas idéias rodoviaristas não ocasionaram a paralisação do uso do sistema ferroviário. Ao contrário, houve, sim, a adequação ferroviária aos novos tempos de acordo com a evolução da técnica aos novos anseios sociais. Teóricos como Mumford (1998) fizeram fortes críticas àqueles que optaram para somente um tipo de transporte urbano ou interligando regiões em deslocamentos maiores.

No Brasil, ações políticas, sociais e econômicas interferiram diretamente na desativação de muitas linhas férreas, como também na do Vale do Itajaí. Este trabalho dissertou sobre estas ações na região, através da exposição de fatos históricos. Com isto, pretende-se colocar à disposição da comunidade, bases para pesquisas e projetos para o retorno da ferrovia como opção atual de transporte e

comunicação inter-regional e regional do Vale do Itajaí, desafogando as vias rodoviárias estaduais e federais.

1.2 METODOLOGIA

Para facilitar a compreensão do processo histórico-evolutivo dos meios de transporte no Vale do Itajaí baseado no módulo ferroviário, o trabalho é dividido em três etapas, compreendendo os períodos antes da construção ferroviária; durante o funcionamento da ferrovia; e após a sua desativação. A apresentação desta dissertação é feita através de mapas, fotografias e texto produzido com base em pesquisa de documentos oficiais, em pequenas publicações de periódicos locais e em referências de historiadores locais, entrevistas e visitas aos locais e áreas adjacentes à linha ferroviária.

Na primeira etapa, período abrangente entre a data: de fundação da Colônia de Blumenau e o início do século XX, é mostrada a estruturação de ocupação do sítio do Vale do Itajaí, por meio das vias de penetração. Esta parte do trabalho tem o objetivo de introduzir a história da ferrovia com a apresentação do contexto formado pelos inúmeros núcleos urbanos da região e as vias de penetração, no momento em que ela foi implantada.

Na segunda etapa, foram descritos os fatos históricos da implantação e da desativação ferroviária no Vale do Itajaí. Para o desenvolvimento desta parte da pesquisa, seguiu-se uma seqüência de procedimentos:

- a) pesquisa em referências relacionadas ao tema: ferrovia, transporte, urbanismo, sociologia do espaço, geografia social e economia regional;
- b) pesquisa em teses e dissertações desenvolvidas sobre o mesmo sítio: Vale do Itajaí;
- c) coleta de informações na ABPF², local em que há um pequeno acervo da memória da EFSC, coletado por voluntários amantes da memória ferroviária e antigos ferroviários. Participação de um passeio de trem, promovido pelo Museu Dinâmico – Trajeto Rio Negrinho-Natal (segmento da antiga estrada de ferro em funcionamento em caráter de passeio) – Levantamento fotográfico e entrevistas com antigos ferroviários;

² Associação Brasileira da Preservação Ferroviária – A entidade será apresentada de maneira detalhada no corpo do trabalho.

- d) levantamento da documentação histórica, no Arquivo Histórico de Blumenau, Arquivo Histórico de Rio do Sul, na Biblioteca da UFSC e em famílias antigas de Blumenau, contemporâneas à ferrovia;
- e) levantamento cartográfico antigo;
- f) levantamento de correspondência sobre o tema ferroviário nos órgãos públicos e famílias;
- g) entrevistas com usuários do trem, antigos ferroviários, sócios da ABPF e historiadores;
- h) coleta de dados em órgãos oficiais, como IBGE, prefeituras de Blumenau e de Rio do Sul e outras localidades menores.

E, finalmente, na terceira etapa da pesquisa sobre a Ferrovia no Vale do Itajaí, foi feita o levantamento da situação do que restou do patrimônio ferroviário local; através de imagens levantadas in loco acompanhadas de descrições textuais.

1.3 TEMA E DELIMITAÇÃO

O tema apresentado neste trabalho, através da dissertação, enfoca a ferrovia no Vale do Itajaí - Estrada de Ferro Santa Catarina. Trata-se de um sistema de transporte implantado no início do século XX, no vale formado pela bacia do rio Itajaí-Açu e as serras Moema, do Mirador e do Itajaí, na região nordeste do Estado de Santa Catarina, sítio de uma rede de cidades oriundas das nucleações urbanas fixadas pelos primeiros imigrantes.

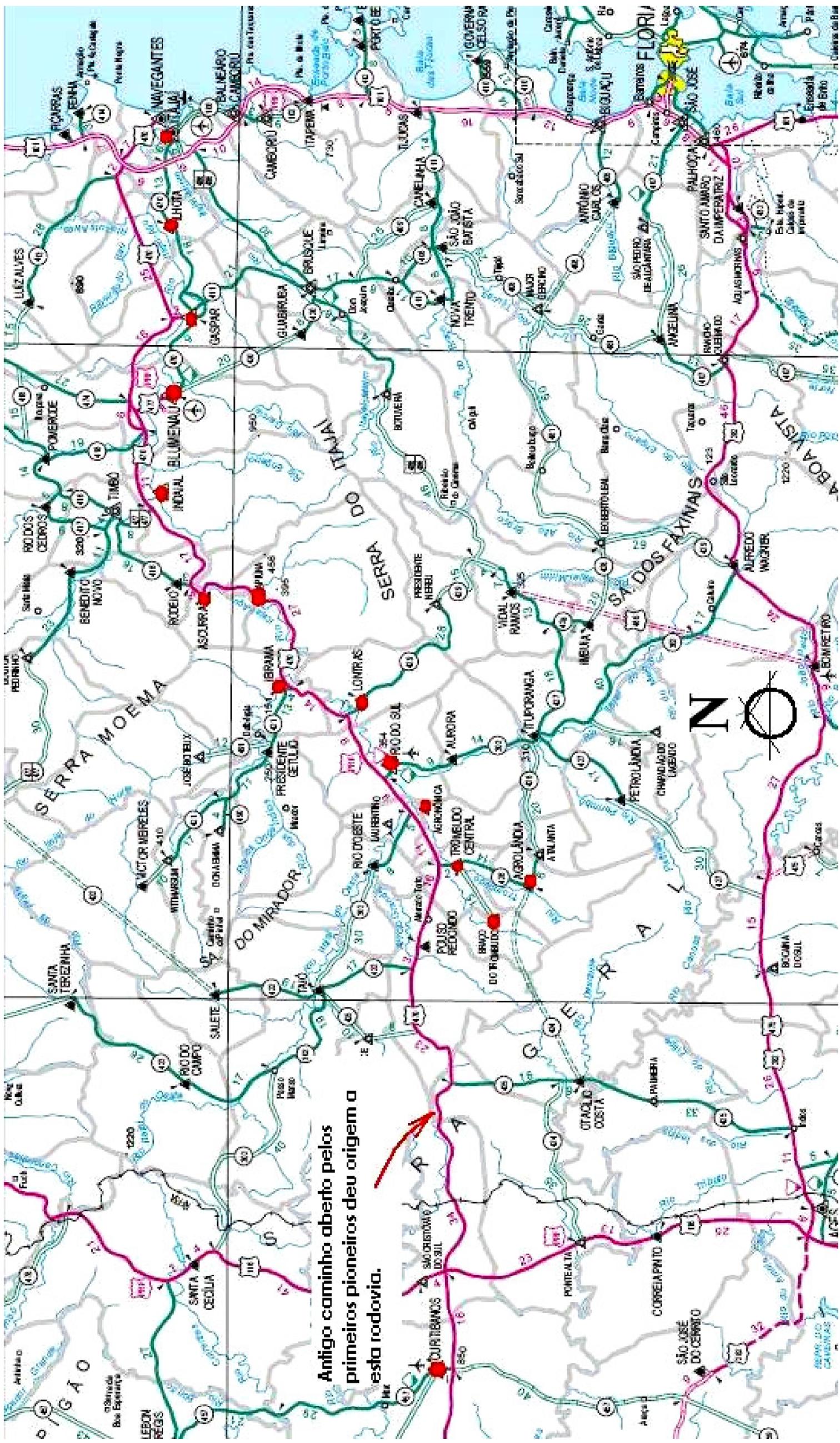


Figura 5 - Mapa do Vale e da Baía do Itajaí-Açu
MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico , 2006. (Modificado por WITTMANN).

1.4 OBJETIVO

O objetivo deste trabalho é o de analisar os fatos históricos relacionados ao processo de implantação e à posterior desativação da EFSC no Vale do Itajaí, destacando os principais agentes do processo e a consequência de suas ações no domínio geográfico e social.

No mais, fora das gravuras e dos livros, na sociedade de hoje, o passado deixou muitos traços, visíveis algumas vezes, e que se percebem também na expressão dos rostos, e nos aspectos dos lugares e mesmo nos modos de pensar e sentir, inconscientemente conservados e reproduzidos por tais pessoas e dentro de tais ambientes, nem nos percebemos disto, geralmente. Mas basta que a atenção se volte para esse lado para que nos apercebamos que os costumes modernos repousam sobre antigas camadas que afloram em mais de um lugar. (HALBWACHS, 1990, p. 68).

O sociólogo francês Halbwachs (1990)³ afirma que continuamos convivendo, muitas vezes de maneira despercebida, com os fatos, ações, contextos que aparentemente fizeram parte de um passado remoto das relações sociais de uma cidade, mas que continuam no “tempo presente”, por meio da memória coletiva. Esta memória, segundo Halbwachs, é formada por indivíduos, cuja memória individual, por sua vez, é formada por fatos e experiências individuais convidadas com pessoas residentes do espaço, porém noutros períodos históricos. O geógrafo Santos (1991) afirma que o passado passou e só o presente é real, mas a atualidade dos espaços tem isto de singular: é formada de momentos que passaram, estando cristalizados como objetos geográficos atuais; essas formas-objeto do tempo passado são, igualmente, o tempo dado pelo fracionamento da sociedade total. O momento passado está morto como “tempo”, mas não como espaço.

A rede urbana do Vale do Itajaí atual é resultado da evolução dos antigos núcleos da Colônia Blumenau, cuja coesão é explicada pelo grau de integração das atividades exercidas no seu espaço, durante os “tempos” passados e que se encontram cristalizadas no presente, por meio de uma infra-estrutura e equipamentos implantados em uma escala regional. A ferrovia, parte desta rede infra-estrutural em uma época, representa valiosa fonte de informações para se construir o processo histórico da evolução urbana da rede no Vale do Itajaí. Portanto, soma-se ao objetivo deste trabalho o estabelecimento de respostas aos questionamentos listados e que motivaram a presente pesquisa.

³ Halbwachs foi um sociólogo francês que escreveu sobre a **memória coletiva**.

1.5 JUSTIFICATIVA

“Essa sociedade urbana só pode ser concebida ao final de processo em curso do qual explodem as antigas formas urbanas, herdadas de transformações descontínuas”. (LEFEBVRE, 1999, p. 15).

O espaço urbano, como mais um elemento da dialética materialista, está muito além de ser um simples antagonismo entre classes sociais de um cenário de produção capitalista.

Enunciamos um objeto virtual, a sociedade urbana, ou seja, um objeto possível, do qual teremos que mostrar o nascimento e o desenvolvimento, relacionando-os a um processo e a uma práxis (uma ação prática). (LEFEBVRE, 1999, p. 16).

Este conceito não é uma teoria geral que se propõe explicar quaisquer objetos de uma forma dedutiva, mas torna-se uma possibilidade de compreensão de um "objeto já real", levando-o em conta desde o início. A síntese entre o conceito "objeto já real" é "objeto virtual", "possível", que é a própria sociedade urbana do Vale do Itajaí, decorrente de um período histórico formado por elementos que já não existem mais, mas que permanecem presentes na paisagem real atual, ou seja, o "objeto real" se define com base no movimento dialético.

Estamos, certamente, muito próximos da célebre definição enunciada por Marx e Engels, presente na quinta tese sobre Feuerbach e sintonizada com as posições de Halbwachs.

“[...] a essência do homem não é uma abstração inerente ao indivíduo isolado. Na sua realidade, ela é o conjunto das relações sociais”. (MARX, 2002, p. 101).

Sob este aspecto, o espaço não é uma realidade imutável que o homem apreende passivamente, mas uma "construção real", na medida em que é uma "construção do real" em decorrência de uma prática. O espaço, então, e, mais precisamente, o *urbano*, é fruto das relações sociais ali praticadas em diferentes períodos históricos.

O transporte e as comunicações são elementos estruturadores espaciais implantados em um determinado período pelas forças sociais dominantes, e, dentro desse período, atendem às aspirações da sociedade naquele momento ou das lideranças que compõem essa sociedade. A paisagem atual é “fruto das relações

sociais”.

O intuito de contribuir para a dialética do espaço urbano do Vale do Itajaí, e a ausência de pesquisas e publicações sobre o tema avivaram a iniciativa para a realização deste trabalho dissertativo.

Houve grande dificuldade na busca de referências bibliográficas, documentos e publicações oficiais e acadêmicas sobre o assunto, principalmente quanto à pesquisa sobre o tema “ferrovia” na região, efetuada durante o desenvolvimento de um TCC (1995) na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da FURB (Universidade Regional de Blumenau). Existiam breves relatos em alguns trabalhos e projetos, elaborados para descrever ou complementar outros temas pesquisados. Os arquivos históricos de Blumenau e Rio do Sul, como também os da ABPF mantêm um bom acervo fotográfico e documental, porém isoladamente, e guardados de forma que nem sempre a população local e os pesquisadores conseguem tomar conhecimento de sua existência.

Além de fazer parte da *memória coletiva* local e regional, conforme conceituado pelo sociólogo Halbwachs, a via ferroviária e as vias fluviais da grande bacia do rio Itajaí estruturaram, fizeram desenvolver e propiciaram o surgimento de inúmeras cidades da rede do Vale do Itajaí, nas primeiras décadas do século XX.

Defende-se, neste trabalho, a importância do esclarecimento histórico das ações que envolveram a ferrovia e seus reflexos no espaço urbano, como contribuição para a dialética do urbanismo do Vale do Itajaí. O traçado e a hierarquia das comunicações entre os núcleos urbanos locais chegaram aos dias atuais em decorrência de adaptações realizadas por meio de intervenções adequadas às mudanças sociais ao longo dos períodos históricos. Santos (1996) já lembrava que as estradas de ferro e rodovias chamavam a atenção de historiadores e geógrafos em outros contextos e períodos, fato que ainda não ocorreu com a ferrovia do Vale do Itajaí.

As técnicas têm sido, com freqüência, consideradas em artigos e livros de geógrafos, sobretudo em estudos empíricos de casos. Mas é raro que um esforço de generalização participe do processo de produção de uma teoria e de um método geográfico. As estradas de ferro, e depois as rodovias, chamaram a atenção de historiadores e de geógrafos. (SANTOS, 1999, p. 27).

O sociólogo francês Halbwachs (1990) afirma, também, que continuamos convivendo, muitas vezes de maneira despercebida, com os fatos, ações, contextos

que aparentemente fizeram parte de um passado remoto das relações sociais de uma cidade, mas que permanecem no *tempo presente*, por meio da memória coletiva (formada pelas memórias individuais). O geógrafo Santos (1991), por sua vez, diz que o passado passou e só o presente é real, mas os espaços atuais são formados de objetos geográficos criados em outro quadro social.

“O urbano é *acumulativo* de todos os conteúdos, seres da natureza, resultado da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano”. (LEFEBVRE, 1999, p. 112).

Portanto, entende-se que o tema deste trabalho – a ferrovia – tem sua relevância social e acadêmica como instrumento de pesquisa e de memória, com base na organização dos fatos históricos desencadeados em torno dos transportes no Vale do Itajaí até a implantação da EFSC.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para dissertar sobre a efetivação e a desativação da ferrovia no Vale do Itajaí, este trabalho analisa as relações sociais mencionadas por Santos (1991), com base em fatos históricos registrados em periódicos, documentos escritos, fotográficos e cartográficos, entrevistas e, quando necessário, busca a contextualização dentro dos acontecimentos nacionais e internacionais, para melhor esclarecimento dos fatos em escala local e regional. Além disso, esta pesquisa usa como referência a análise e os conceitos de Mumford, em sua obra *A Cidade na História*, abordando o processo de transformações urbanas decorrentes do desenvolvimento das cidades e seus principais agentes. Desenvolvimento que age na forma urbana assumindo novas funções do espaço. Mumford (1998) destaca que somente apreenderemos a forma presente da cidade, não importando os seus agentes estruturadores, quando retrocedermos ao início de sua formação e apurarmos sua evolução compreendendo as várias camadas sobrepostas no modo de ocupação, relações sociais e deslocamento no espaço. Conceitos de outros autores, como Villaça, Lefebvre e Halbwachs, são igualmente suportes nesta dissertação: a Ferrovia no Vale do Itajaí.

Observando o conceito sobre a dialética do espaço urbano efetuado por Lefebvre, podemos afirmar que a história do urbano se produz e se torna visível pela dominação e transformação dos espaços. As marcas desta dominação estão presentes em todos os espaços. Segundo Lefebvre, estas marcas não devem ser vistas como simples reflexos espaciais de um determinado modelo de civilização ou modo de produção, mas elas são a própria dominação, em decorrência da qual deva se desenvolver em algum grau a estrutura física. O espaço no pensamento não é uma mera abstração, mas parte ativa do próprio movimento dialético. Para isto, faz-se necessário o conhecimento dos fatos e ações que se desenvolveram no espaço em um determinado recorte de tempo. Já Santos afirma que toda vez que surgem novos alicerces dentro de um processo de mudanças, a economia, as relações sociais e políticas também mudam.

Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem, que se transforma para adaptar as novas necessidades da sociedade. (SANTOS, 1991, p. 37).

Por sua vez, para compreender o processo estruturador e apreender o espaço construído atual, é fundamental a análise das ações e dos agentes responsáveis por essas mudanças. Mumford (1998) afirma que para se obter a melhor visão atual da cidade deve-se observar sua história, para, desta forma, delinear suas estruturas mais antigas e de funções ainda primitivas.

[...] a cidade já é uma forma amadurecida. Em nossa tentativa de obter melhor visão do seu atual estado, devemos espreitar por sobre a linha do horizonte histórico, a fim de vislumbrar os obscuros traços de estruturas ainda mais antigas e de funções ainda mais primitivas [...]. Quando, afinal, atingirmos nossa época, verificaremos que a sociedade urbana chegou a um ponto em que são dois os caminhos. Então, com uma consciência maior do nosso passado e uma visão mais clara das decisões tomadas há muito tempo, decisões que muitas vezes ainda nos controlam, estaremos em condições de enfrentar a decisão imediata que ora se apresenta ao homem e que, de um ou de outro modo, acabará por transformá-lo [...]. (MUMFORD, 1998, p. 10).

Em sintonia com Mumford (1998), pode-se afirmar que a ferrovia foi um dos principais agentes estruturadores na região do Vale do Itajaí, e sabe-se que ela, nesse sentido, fez parte dos primeiros projetos para os núcleos urbanos do Vale, nos primórdios de sua história. O fundador da Colônia Blumenau, que mantinha ligações estreitas com filósofos europeus que disseminavam as novas idéias durante a Europa pós-revolução industrial, trouxe consigo o desejo e os planos de implantar o novo meio de transporte no Vale do Itajaí.

A formação dos primeiros núcleos urbanos na região esteve relacionada à acessibilidade por via fluvial, ainda que alguns trechos do rio apresentassem dificuldade para a navegação. Esta estruturação primária, por meio dos primeiros assentamentos mais as características geográficas, definiu a localização do leito ferroviário da EFSC. Após a inserção da linha ferroviária na paisagem, surgiram outros núcleos urbanos, o que acelerou o desenvolvimento dos primeiros núcleos.

A falta de meios de transporte no município de Blumenau tornou-se sensível e premente, quando a Companhia de Colonização Hanseática, em 1900, começou a lotear os terrenos de sua concessão nas margens do rio Hercílio, ou seja, Itajaí do Norte. Desde há 30 anos vinham-se fazendo tentativas de construir alguma estrada de ferro em Santa Catarina. (CENTENÁRIO DE BLUMENAU, 1950, p. 253).

Todos os que colaboraram de forma direta ou indireta para a construção da EFSC nem sempre tinham o mesmo objetivo, mas estavam inseridos no mesmo processo mencionado por Villaça (2001) e participavam da elite conceituada por

Santos (1991). Os idealizadores da ferrovia EFSC eram banqueiros alemães, empreendedores da colonizadora Hanseática, políticos locais que representavam os comerciantes ou eram os próprios comerciantes e chefes de comunas, que distribuíam mercadorias para os núcleos da colônia situados ao longo do Vale do Itajaí.

O espaço urbano é produzido e consumido por um mesmo e único processo. A sua estrutura interna, entretanto, se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo (condições de vida das camadas de mais alta renda). (VILLAÇA, 2001, p. 328).

Os construtores do espaço não se desembaraçam com a ideologia dominante quando concebem uma casa, uma estrada, um bairro, uma cidade. O ato de construir está submetido a regras que procuram nos modelos de produção e nas relações de classe suas possibilidades atuais. (SANTOS, 1991, p. 24).

A Colônia de Blumenau foi um projeto individual do Dr. Blumenau e durante algumas décadas foi administrada por ele e por pessoas próximas a ele. A ferrovia já fazia parte dos projetos desses primeiros administradores. Mumford (1998) diz que o urbanismo é, por natureza, um processo abrangente, que envolve o intercurso de muitas necessidades, finalidades e funções. Um planejamento feito pelo empreendedor individual é um esforço em pequena escala, tendo em vista seus próprios fins limitados. Somente uma atividade municipal, além da ampliação de ruas e quarteirões, era necessária para os fins: a construção de linhas de transporte.

As lideranças locais, bancos e empreendedores alemães investiram e usaram suas influências para que a ferrovia fosse construída no Vale do Itajaí. O empreendimento trouxe benefícios, não somente aos seus investidores, mas a toda a comunidade da região. Esses benefícios foram propagados e incentivados até o momento em que a elite nacional e internacional manifestou o desejo, não importa o motivo neste momento, de que outro meio de transporte fosse adotado pelo Estado como módulo oficial de transporte de passageiros e produtos, cerca de seis décadas após a inauguração do primeiro trecho ferroviário da EFSC. Esta era uma ferrovia isolada e não fazia parte de uma rede ferroviária, ou seja, não estava ligada a outras linhas férreas, promovendo a conexão de diversas regiões e viabilizando as comunicações e transportes de pessoas e produtos com maior fluidez em uma área territorial maior.

Na década de 30 do século XX, aconteceu a expansão do mercado interno, o desenvolvimento industrial, com seu crescimento voltado para o interior e,

conseqüentemente, foi dado início ao transporte da produção industrial nacional entre regiões produtoras e os mercados consumidores regionais. A integração das várias regiões brasileiras passou a ser feita pelas vias rodoviárias. A partir de então, a cota orçamentária federal destinada aos meios de transporte passou a ser direcionada para a construção e melhoria das estruturas rodoviárias. Simultaneamente, foram dados incentivos à indústria automobilística. Mumford (1998) afirma que nos casos em que há a interferência do Estado, este, como uma instituição pública na escolha dos módulos estruturais urbanos de acordo com a determinação da elite, passa a ser também uma *aventura comercial privada*. A elite são os agentes que detêm e, produzem e distribuem o capital na esfera local, regional, nacional e internacional.



Figura 6 - Rio do Sul década de 50 – Detalhe para a placa comercial - Loja de autopeças FNM⁴
 Fonte: Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Quando se tratava de lucros, o interesse particular tinha primazia, dentro da teoria capitalista clássica, sobre o interesse público. Na verdade, os poderes do Estado ou da municipalidade jamais foram inteiramente rejeitados pelas empresas capitalistas. O capitalismo cobiçosamente exigia grandes

⁴ FNM – Fábrica Nacional de Motores, fundada no Estado Novo. A criação da fábrica, junto com a da Companhia da Siderúrgica Nacional, Companhia Nacional de Álcalis, Companhia Hidrelétrica do São Francisco, visava transformar o Brasil em uma economia industrializada. A FNM foi erguida com capital do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em 1942, como uma empresa Estatal na Baixada Fluminense, em Duque de Caxias.

subvenções e subsídios, vastas doações, como aquelas que originariamente promoveram as ferrovias do oeste, e agora, de maneira igualmente imprevidente, subvencionam os transportes privados por via aérea e motorizados. (MUMFORD, 1998, p. 461)⁵.

Dentro desse novo período econômico demarcado pelas lideranças e investidores da Nova República, o automóvel foi apresentado como a solução ideal para o transporte, desprovida de qualquer reflexão. Esta ação teve ecos em todo o território nacional, até mesmo no Vale do Itajaí. O trem foi preterido, como opção de transporte, pelo automóvel.

O erro da mentalidade comercial progressista foi dar exagerada importância àqueles modos de circulação que prometiam os mais elevados lucros financeiros: isso levou o planejador a passar por cima do papel do caminhante e da necessidade de conservar a flexibilidade de movimentos de massa, que só a circulação de pedestres pode assegurar. Ao mesmo tempo, obrigou-o mais tarde à solução unidimensional do transporte particular por meio do automóvel, e a dar ao próprio transporte prioridade sobre muitas outras funções urbanas, igualmente essenciais à existência de uma cidade. (MUMFORD, 1998, p. 466).

Nas últimas décadas ocorreu o adensamento dos espaços urbanos da região do Vale do Itajaí. Este adensamento não aconteceu na mesma proporção em que aumentou a frota automobilística. A infra-estrutura rodoviária não foi adequada aos novos números da frota atual. Lefebvre (1999) afirma que “contrastos, oposições e justaposições substituem os distanciamentos, as distâncias espaço-temporais”. Segundo o autor, “o espaço (espaço-tempo) muda com os períodos, as esferas, o campo e a atividade dominante”. As ações dos grupos formados pelas lideranças e investidores tiveram interferência tanto na implantação da ferrovia quanto na sua desativação. As lideranças econômicas e políticas locais, nacionais e mesmo internacionais, agem nas relações sociais que ocorrem no espaço urbano, estando este em constantes mudanças. Lefebvre (1999), diz que “as diferenças que emergem e se instauram no espaço não provêm do espaço como tal, mas do que nele se instala reunido, confrontado pela realidade urbana”.

Seria utópico apreender todos os agentes responsáveis por estas ações, contrastes, superposições e justaposições, uma vez que as modificações são permanentes e constantes neste organismo vivo que é a cidade. Delimitar-se-á esta pesquisa assimilando o contexto espaço/temporal do funcionamento da ferrovia na

⁵ Mumford explana sobre a ferrovia construída no oeste norte americano, que atingiu quase 400 mil quilômetros de linha construída, no início do século XX.

região do Vale do Itajaí, com estudos dos fatos históricos que antecederam a sua implantação e desativação na região. Santos (1991), afirma que “somente o estudo da história dos modos de produção e das formações sociais nos permitirá conhecer o valor real de cada coisa no interior das totalidades”.

A ferrovia foi um instrumento dos modos de produção, estruturador espacial da rede urbana e responsável pela geração de pontos focais na paisagem, ao longo da linha do trem, no Vale do Itajaí. De acordo com Rochefort (1998) a rede urbana é um conjunto de nucleações urbanas cuja coesão é definida pelo alto grau de integração das atividades exercidas na escala regional. Esse sistema utiliza, então, infra-estruturas e equipamentos implantados na escala regional.

A compreensão dos processos relacionado à ocupação territorial na escala regional não pode dispensar a análise dos mapas, que conduzem à visualização de núcleos urbanos dispersos, interligados pelas vias de circulação, como a ferrovia o fez no Vale do Itajaí.

A idéia de rede é normalmente associada a essa configuração. A rede urbana é formada por um conjunto de nucleações que estabelecem relações de semelhança física e abrigam atividades urbanas caracterizadas pela complementaridade.

No artigo “Região Território e Meio Ambiente”, Leila Christina Dias e Gislene Aparecida dos Santos definem região como referência associada à localização e à extensão de um certo fenômeno. O regional estaria entre o nacional e o local. A região também tem o sentido de “classe de área”, resultado de um processo de regionalização. As novas técnicas de informação e comunicação contribuem para a reestruturação da ocupação territorial na escala regional, conforme a tendência de passagem de uma antiga polarização do tipo zona para uma polarização do tipo rede, com a formação de uma metrópole-rede no dias atuais.

As redes sendo técnicas e sociais tornam-se, ao mesmo tempo locais e globais, simultaneamente concentradas e dispersando os produtos e os serviços. A produção reduz progressivamente o seu espaço, mas alarga o intercâmbio das mercadorias, num processo em que a maior fluidez é constantemente buscada, valendo-se das redes infra-estruturais tecnicamente aperfeiçoadas. Na região do Vale do Itajaí, o processo teve início no momento da escolha do sítio físico para assentar a sede da Colônia Blumenau, prosseguiu com a abertura de caminhos importantes que promoviam a ligação do Vale a outras regiões circunvizinhas e por

meio da construção da EFSC e, depois, pela implantação da malha rodoviária.

Ferrari (1977) explana sobre as mudanças estruturais, após a adoção das melhorias técnicas nos meios de transportes e o que estas influem na reestruturação de ocupação territorial na escala regional.

O sistema de transporte coletivo (trem de vapor, bonde elétrico, etc) permitiu que as cidades crescessem ao longo de suas vias, ficando amplos espaços entre as mesmas. Daí, a forma clássica de *estrela* de todas as grandes cidades do mundo, dotadas de transportes coletivos, até o *advento do automóvel*. Nos estudos de Ecologia Urbana e de Engenharia de Tráfego, o automóvel desempenha os mais significativos papéis. Gerou autêntica revolução na urbanização dos espaços.

Os possuidores de automóvel, não tendo necessidade de residir nas proximidades das vias de transportes, passaram a ocupar os espaços vazios entre as pontas das “estrelas urbanas”, mais próximos da zona central. [...] Tais facilidades, aliadas a outras causas, fizeram com que as cidades crescessem desmesuradamente, criando uma série de dificuldades ou problemas, dentre os quais avulta o do trânsito. As vias tornaram-se insuficientes pelo obsoletismo de seus traçados, pela incompreensão de suas funções e, sobretudo, pela crescente motorização da população. (FERRARI. 1977. p.428).

Após 36 anos sem a presença da ferrovia no Vale do Itajaí, e com o aumento constante da frota de automotores nas rodovias da região, tomamos emprestadas as palavras de Mumford diante da questão da atual hegemonia do transporte rodoviário. Há condições físicas para o pleno funcionamento e integração, por meio da presença simultânea do transporte aéreo, fluvial e, principalmente, ferroviário no Vale do Itajaí. Tal assunto poderá vir a ser desenvolvido, eventualmente, em uma tese.

Nossos engenheiros rodoviários e nossas autoridades municipais, hipnotizados pela popularidade do automóvel particular, sentindo-se na obrigação de contribuir para a prosperidade da General Motors (Motores Gerais), mesmo que o resultado seja o Caos Geral, têm-se entregue a uma aberta conspiração para dismantelar todas as diferentes formas de transportes necessárias a um bom sistema, e reduzido nossas facilidades ao automóvel particular (para fins de prazer, conveniência ou cargas), e ao avião. Duplicaram mesmo as linhas férreas e repetiram todos os erros dos antigos engenheiros ferroviários, do mesmo passo que empilharam nas cidades terminais uma população que o automóvel particular não pode transportar a menos que a própria cidade seja arrasada, a fim de permitir o movimento e a armazenagem destes veículos. (MUMFORD, 1998, p. 549).

3 O VALE DO ITAJAÍ

A ferrovia no Vale do Itajaí, conhecida por Estrada de Ferro Santa Catarina – EFSC foi uma ferrovia isolada, desprovida de entroncamentos⁶ regionais, que partia do litoral no sentido da serra (leste-oeste). Teve seu primeiro trecho inaugurado no dia 3 de maio de 1909 e desativado em 12 de março de 1971. Mesmo isolada, teve sua importância, que será descrita pelos principais fragmentos de sua história, cuja fonte é composta de depoimentos de antigos ferroviários, registros oficiais, fotografias, mapas antigos e partes de trabalhos de pesquisadores, em geral ligados à geografia econômica.



Figura 7 - Em frente à estação de Salto Weissbach – Década de 50
Foto: HENKELS, [195?].

[...] na Região do Vale do Itajaí, com a Estrada de Ferro Santa Catarina, e no Nordeste catarinense, com o Ramal São Francisco. Finalmente, conclui-se que essas estradas de ferro foram muito mais importantes para a transformação da pequena produção mercantil em relações capitalistas do que para o extrativismo. (SILVEIRA, 2000).

Nos primeiros trinta anos de colonização do Vale do Itajaí, a penetração da região era possível somente pela via fluvial. O rio foi, assim, a primeira via, antes de surgirem outros caminhos, picadas, ferrovia e rodovias.

⁶ A EFSC tinha um braço que entrava em Hammonia (Atual Ibirama) que não era reconhecido como entroncamento.

No decorrer da pesquisa, o tema será apresentado e desenvolvido a partir dos períodos históricos, subdivididos em capítulos e subcapítulos.

Inicialmente, mostrando o sítio físico onde foi construída a Estrada de Ferro Santa Catarina – EFSC – Vale do Itajaí.

[...] no Vale do Itajaí, a construção de estradas de ferro foi uma “exigência natural”, para a não-estagnação econômica das colônias já implantadas. Por conseguinte, a capitalização da pequena produção mercantil caracterizou o desenvolvimento catarinense e as ferrovias tiveram destacada participação. (SILVEIRA, 2000).

3.1 SÍTIO – VALE DO ITAJAÍ

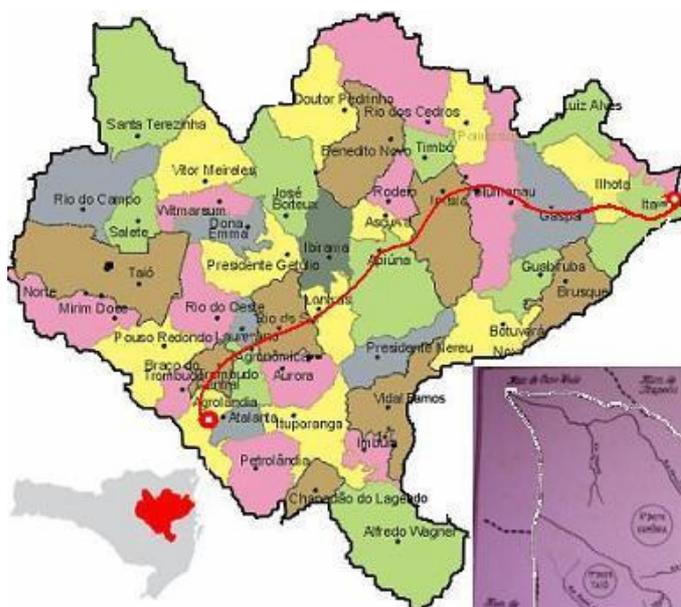
O Vale do Itajaí é o sítio do objeto de estudo desta pesquisa, região em que foram implantados os 180 quilômetros de extensão da Estrada de Ferro Santa Catarina – EFSC, ligando o porto marítimo à serra. O ponto mais afastado do mar (Itajaí), que recebeu a última estação ferroviária – a São João – estava localizado na atual cidade de Agrolândia. O sentido da ferrovia leste-oeste veio confirmar a afirmativa de Siebert (1996), de que a rede urbana de Santa Catarina, como também no Vale do Itajaí, desenvolveu-se nesse sentido, acompanhando inicialmente a colonização do litoral, seguindo, posteriormente, para o vale e para a serra.

A Rede Urbana catarinense desenvolveu-se como o restante do País, no sentido leste-oeste, acompanhando, inicialmente, a colonização do litoral, seguindo, posteriormente, para os vales e para o planalto e, finalmente, nas últimas décadas, avançando para a fronteira agrícola do Oeste do Estado. No entanto, diferentemente dos demais Estados, onde ocorre a macrocefalia urbana, a Rede Urbana de Santa Catarina caracteriza-se por não apresentar dominância absoluta de uma única cidade, mas sim uma distribuição multipolarizada de núcleos urbanos de médio porte. Evitam-se, assim, os problemas urbanísticos derivados da existência de apenas uma cidade-pólo com primazia absoluta sobre as demais. (SIEBERT, 1996, p. 28).

Antes da chegada das grandes levas de imigrantes, a região tinha poucas propriedades rurais isoladas ao longo do rio Itajaí-Açu e de seus afluentes. Os primeiros imigrantes chegaram, no início da década de 50 do século XIX, utilizando embarcações fluviais. Aportavam na sede do primeiro núcleo urbano da Colônia Blumenau, no porto da foz do ribeirão Garcia, no rio Itajaí-Açu.

Infelizmente, a Estrada de Ferro Santa Catarina, da Rede Ferroviária Federal, situada, toda ela, nos seus 180 quilômetros de extensão, no território da Bacia do Itajaí e que foi excelente auxiliar no transporte da

produção agrícola e industrial da região para o porto de embarque, foi erradicada em 1971, por ter sido considerada deficitária. (SILVA, 1972, p. 9).



Mapa da antiga colônia de Blumenau. Destaque para a linha ferroviária - EFSC margeando o rio ao longo de sua extensão.

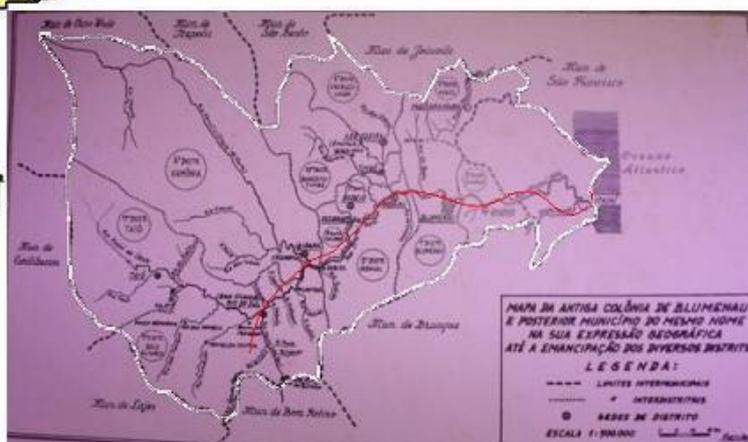


Figura 8 - Mapa da antiga Colônia Blumenau
Fonte: SANTA CATARINA, 1986; AMARAL, 1950.

* Mostra a antiga Colônia Blumenau (1950) local onde está o traçado de linha da EFSC.

3.1.1 Localização

O território do Vale do Itajaí está situado no vale formado pelo rio Itajaí-Açu e seus afluentes, que formam a bacia do rio Itajaí-Açu e as serras do Mirador, Itajaí e Moema. A região foi povoada por imigrantes europeus, sendo, em sua maioria, alemães e italianos, e durante aproximadamente 80 anos parte de seu território, conhecido atualmente como Alto e Médio Vale do Itajaí era praticamente o território da Colônia de Blumenau, que até 1934 ocupava uma área de 10.610 quilômetros quadrados. Mais tarde, em períodos distintos, ocorreram sucessivos desmembramentos, resultando em 38 novos municípios do Vale do Itajaí.



Figura 9 - Localização da Bacia do rio Itajaí-Açu
Fonte: COMITÊ DO ITAJAÍ, 2006.

Os primeiros colonizadores efetuavam descrições precisas da região em documentações técnicas, cartográficas, fotográficas e em cartas. Em seus relatos e mapas, é visível a importância que destinavam às localizações dos cursos de água e seus posicionamentos dentro da paisagem natural, com requinte de detalhes.



Figura 10 - Mapa da Região do Vale do Itajaí
 Fonte: ODEBRECHT, 2006.

* Feito pelo engenheiro Emil Odebrecht em 1874.

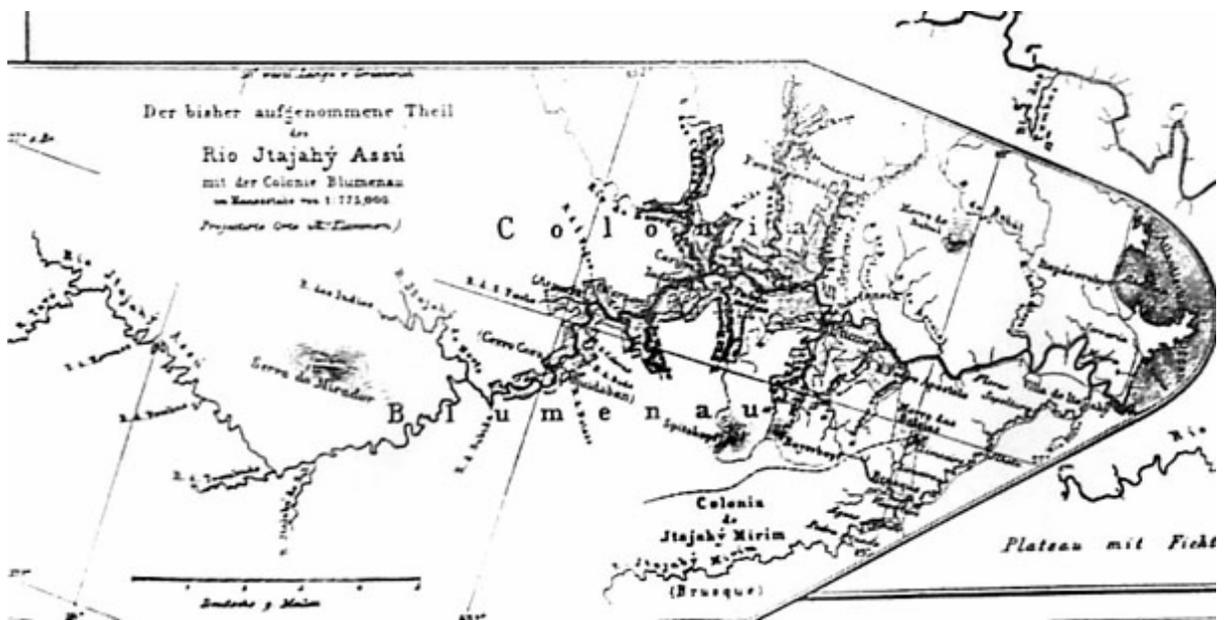


Figura 11 - Detalhe do mapa anterior por Emil Odebrecht – 1874
 Fonte: ODEBRECHT, 2006.

3.1.2 Condicionantes físicos

Siebert (1996), afirma que o suporte físico condiciona as atividades humanas de maneira decisiva. De acordo com o mencionado, os primeiros imigrantes e os idealizadores da EFSC também tinham esta compreensão e efetuavam relatórios detalhados dos condicionantes físicos desde o primeiro contato com a região do Vale do Itajaí. Alguns pesquisadores afirmam que não foi de maneira aleatória que o fundador da Colônia Blumenau deu início a ela no último ponto navegável do rio Itajaí-Açu.

De acordo com Lago (1968), os numerosos núcleos criados no interior da colônia mantinham constante articulação com a sede, graças à posição dela na bacia do Itajaí, e destaca três aspectos essenciais.



Figura 12 - Localização do Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina
Fonte: Site Wikipédia, 28 out. 2007 14h25. Alterado por WITTMANN.

O primeiro aspecto a destacar é que a bacia do rio Itajaí-Açu (Figura 3), por ser muito grande, propiciava bons negócios em curto e médio prazo. Tudo devido à presença de vários tributários, que exploravam diferentes tipos de terrenos geológicos penetrando nos sedimentos antigos, alcançando a superfície do Planalto Oriental e estabelecendo uma comunicação natural, aproveitada, posteriormente, para a construção da EFSC e rodovias que convergem para a calha do rio.



Figura 13 - Estação de Lontras recém-inaugurada (1932)

Fonte: Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

O segundo aspecto era o local de implantação da sede da Colônia Blumenau. Um pouco acima da sede, o leito do rio Itajaí se apresenta estrangulado, impedindo a navegação a montante, fundamental para o transporte fluvial. Os núcleos isolados adotavam, então, a sede (*Stadplatz*)⁷ como um entroncamento obrigatório, com “parada obrigatória” para escoamento de seus produtos ou chegada de encomendas do porto fluvial. O local tornou-se um entreposto comercial do Vale do Itajaí. Isto aconteceu durante praticamente um século, até a construção do trecho da EFSC que chegasse até o porto marítimo, e a melhoria na estrada de caminhantes e depois rodoviária, até o litoral.

O terceiro aspecto é que o rio Itajaí-Açu, após aproximadamente 50 quilômetros a jusante de Blumenau, percorrendo uma planície relativamente ampla, com pequeno desnível, facilitava a navegação vinda do porto flúvio-marinho de Itajaí.

⁷ *Stadplatz* é um termo da língua alemã, cujo significado é centro da cidade.

Os aspectos físicos territoriais definiram as acessibilidades, instalações dos primeiros núcleos e construções dos caminhos rodoviários e, principalmente, do objeto deste estudo, a EFSC.

3.1.2.1 Hidrografia

A bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu é a maior bacia da Vertente do Atlântico, no Estado, e seus cursos de água totalizam 24.171 quilômetros de extensão.

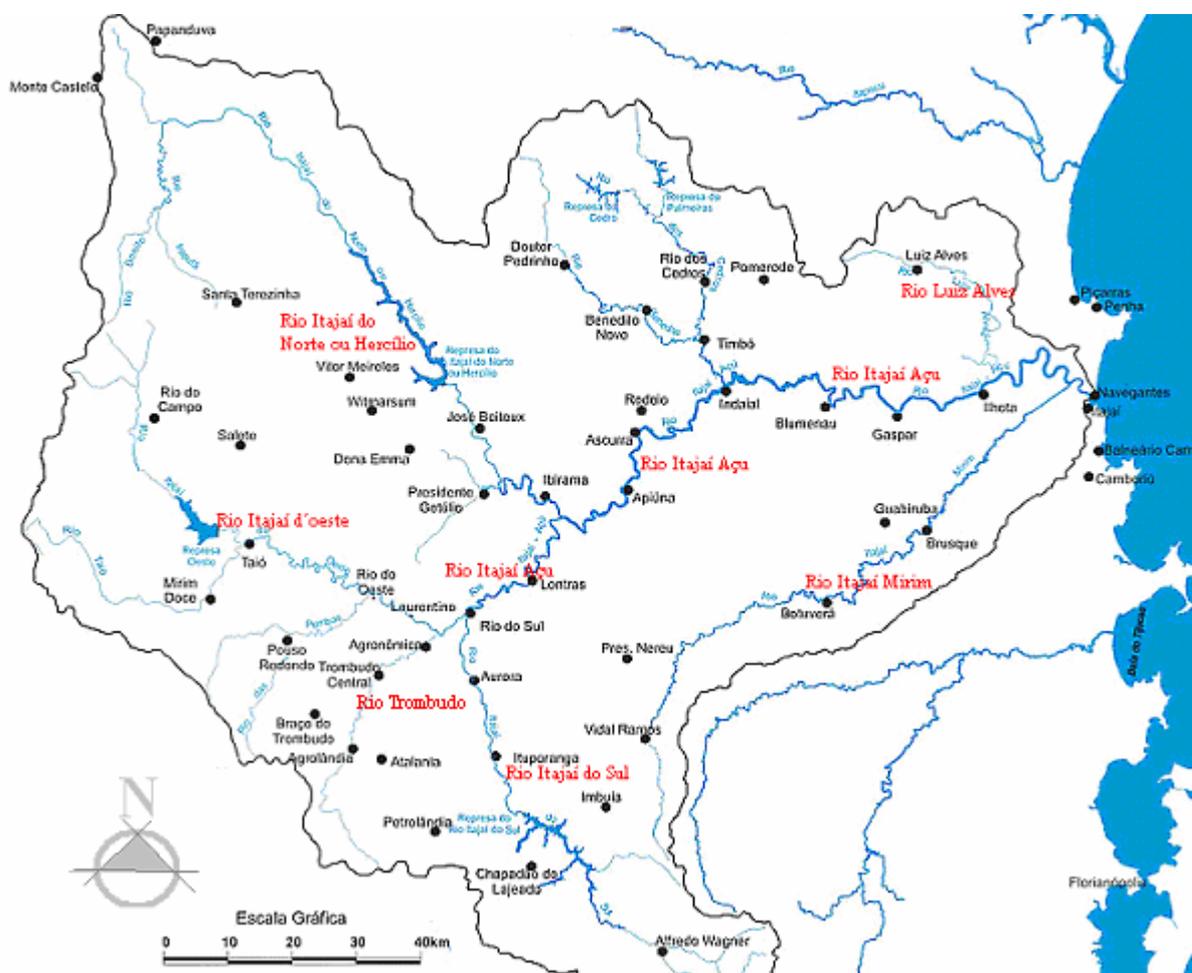


Figura 14 - Bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu (1)

Fonte: SANTA CATARINA, Atlas de Santa Catarina (1986) - Alterado por WITTMANN.

O Vale do Itajaí está localizado na vertente do litoral, cujo principal rio é o Itajaí-Açu, formado pelas águas dos rios Itajaí d'Oeste, cuja nascente ocorre nos maciços das serras do Espigão; Mirador e Trombudo; rio Itajaí do Sul, cujas cabeceiras se encontram no vale situado entre as serras Geral, do Itajaí e das Tijucas; pelo rio Itajaí do Norte, também chamado de Hercílio, que é o mais extenso

e nasce na serra do Espigão, entre a Serra do Mar e a do Mirador e sua bacia hidrográfica abrange uma área de 15.500 km². Os divisores de água desta bacia, que faz parte da Vertente do Atlântico, são a Serra Geral, a sudoeste, fazendo divisa com o Planalto de Lages – as serras da Boa Vista, Faxinais e do Tijucas, a sudoeste; e, ao norte, as serras do Espigão e Moema, fazendo divisa com o Patamar de Mafra; e a de Jaraguá.

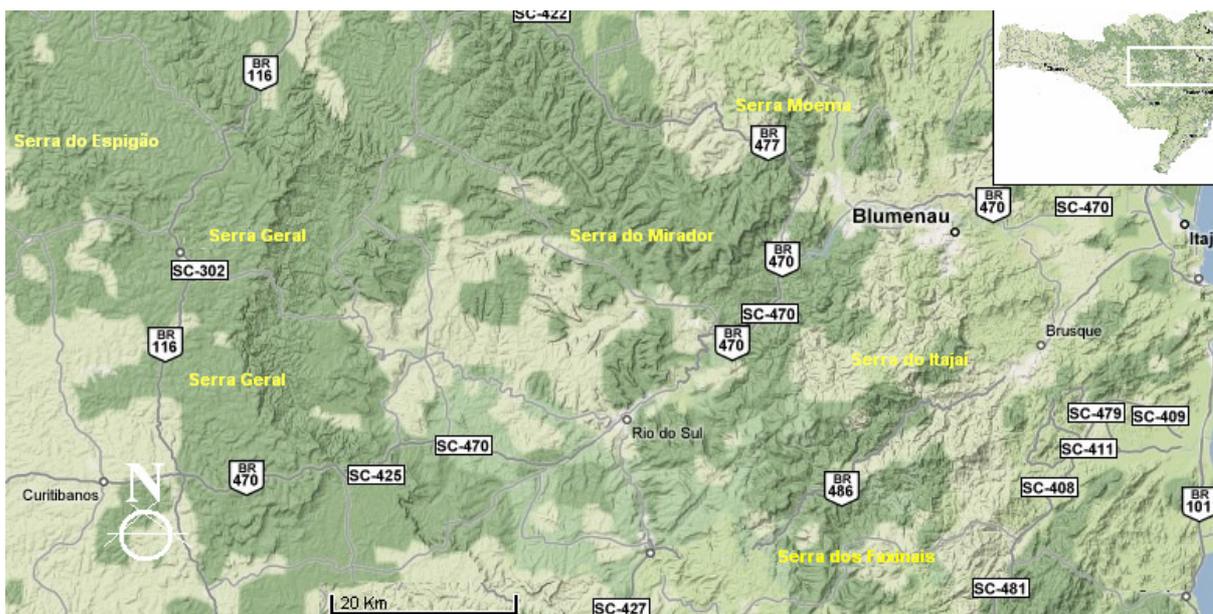


Figura 15 - Bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu (2)
Fonte: GOOGLE MAPS, 2006 - Alterado por WITTMANN.

Os rios da bacia hidrográfica do Rio Itajaí-Açu apresentam um perfil longitudinal bastante acidentado no curso superior, onde a topografia é acidentada. No curso inferior, os rios formam meandros, apresentando perfis longitudinais de baixas declividades, caracterizando-se como rios de planície. Por este motivo, o rio Itajaí-Açu é navegável de sua foz até Blumenau, a partir de onde apresenta saltos e corredeiras.

3.2 CONTEXTO HISTÓRICO ANTES DA IMPLANTAÇÃO DA EFSC

Milton Santos dizia que a partir da noção de espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, podem-se reconhecer suas categorias analíticas internas, ou seja, a paisagem, a configuração territorial, a divisão territorial do trabalho, o espaço produzido ou produtivo, as rugosidades e as formas-conteúdo.

“O conteúdo geográfico do cotidiano também se inclui entre esses conceitos constitutivos e operacionais, próprios à realidade do espaço geográfico, junto à questão de uma ordem mundial e de uma ordem local”. (SANTOS, 1996, p. 19).

3.2.1 Europa

Antes da chegada dos primeiros imigrantes ao Vale do Itajaí, na metade do século XIX, praticamente inexisteriam povoações, exceto propriedades isoladas de famílias oriundas do litoral da Província e de grupos indígenas nativos.⁸

No século XVIII, sob os questionamentos iluministas e o fortalecimento da pequena burguesia, a Europa acelerou seu processo capitalista e entrou na era moderna.

A renovação das técnicas de transporte com a substituição das forças vitais pelas forças mecânicas, iniciou-se no crepúsculo do século XVIII ou, praticamente, nos começos do século XIX, com o carvão-de-pedra e a invenção da máquina a vapor, que inauguram a revolução industrial. (AZEVEDO, 1953, p. 17).

Quase no final do século XVIII, os industriais descobriram uma forma de fundir minério de ferro usando carvão mineral em lugar de carvão vegetal. Outros industriais utilizaram a energia a vapor para mover as máquinas que até então eram movidas manualmente, por tração animal ou por força dos ventos ou das águas. Estas novas tecnologias fizeram com que as pequenas oficinas inglesas dessem lugar a fábricas de produção em massa. A partir da segunda metade do século XIX, o aperfeiçoamento das máquinas, a utilização mais proveitosa da matéria-prima e a adoção de novas tecnologias e processos industriais deram início a um processo de rupturas e mudanças na produção social. Estas mudanças desencadearam a acumulação rápida de bens de capital, interferindo diretamente no espaço das cidades ocidentais e nas suas relações sociais, propiciando a formação de novas cidades, inclusive em outros continentes, e o adensamento das cidades existentes.

Até esse momento, não existia o Estado alemão, mas um conjunto de estados e cidades de origem germânica. A Prússia foi o país de maior relevância e influência para a unificação dos estados germânicos, e responsável pela formação

⁸ De acordo com o historiador local, José Ferreira da Silva, antes da chegada dos primeiros imigrantes, habitavam na região índios das tribos, Kaigangs, Xoklengs e Botocudos.

do Estado alemão no século XIX⁹. Existia na Prússia uma pré-disposição latente para a assimilação das novas mudanças na produção social, espacial, econômica e tecnológica. A burguesia local se fortalecia e estava atenta ao que vinha acontecendo na Inglaterra desde o século XVIII. O fluxo imigratório da Europa para outros continentes, iniciados na metade do século XVIII, prosseguiria no século XIX. Entre os vários destinos da imigração européia (em especial a imigração alemã originária da Prússia), estava o Vale do Itajaí, sítio do objeto de estudo deste trabalho.

A tardia chegada da Revolução Industrial, 40 anos após a Inglaterra ter inventado a máquina a vapor, provocou uma grande transformação dos aspectos socioeconômicos até então reinantes na Alemanha. As companhias de ofício que reuniam os artesãos, sucumbiam à chegada das máquinas e da produção em larga escala. Este movimento fez com que grande parte, dos camponeses e artífices se tornasse assalariada, fazendo surgir o proletariado. (SANTIAGO, PETRY, FERREIRA, 2001, p. 11).

Segundo Vidor (1995), “a construção social do Vale do Itajaí não teve, *in loco*, nenhum processo econômico anterior ao capitalismo. Não houve, como sugerem alguns autores, o modo de produção feudal, anterior à revolução industrial.” No projeto de ocupação do território elaborado pelo Dr. Blumenau, estava explícito o modo de produção capitalista com influência da escola iluminista fisiocrática de Quesnay¹⁰, por meio do desenvolvimento da agricultura, cuja produção seria beneficiada industrialmente.

Inspirado pelo novo ideário que envolvia a Europa, Dr. Blumenau veio para o Vale do Itajaí convicto da necessidade de se construir uma ferrovia.

O pesquisador local, Sr. Frederico Kilian entrevistou, em dezembro de 1957¹¹, o Sr. Otto Rohkohl, primeiro diretor da EFSC, e foi informado que já nos primeiros anos de colonização de Blumenau o fundador reconhecia a necessidade de construção de uma ferrovia que ligasse o centro da colônia (porto fluvial mais avançado do rio Itajaí-Açu) com o “Hinterland”¹². (ANEXO A).

⁹ Em 1850, através da Convenção de Olmutz, a Confederação Germânica de 1815, é restabelecida através da unidade nacional em benefício da Prússia, através da obra de Bismark. É efetuada em duas partes: a eliminação da Áustria e oposição à França. Em 1870, a França e Prússia entram em guerra. Uma série de sucessos militares confirma a superioridade prussiana, e a vitória confirma a unidade alemã. (Enciclopédia Abril, n.1, Alemanha, p. 118).

¹⁰ François Quesnay é economista francês adepto da Fisiocracia, ou seja, destaca a agricultura como sendo a fonte de riquezas da nação.

¹¹ A entrevista na íntegra encontra-se anexa.

¹² *Hinterland* é uma área ou distrito junto às bordas de uma costa ou rio. Especificamente, pela Doutrina do Hinterland, a palavra é aplicada à região (em terra) junto a um porto.

Os imigrantes alemães e italianos aportaram à Província de Santa Catarina, onde residiam imigrantes açorianos e seus descendentes submetidos à Igreja de Roma, que ditava regras de boa conduta de acordo com dogmas medievais.

Os padres pregavam que era pecado mortal dançar por que eles levavam dinheiro para pagar a cota de entrada e isso fazia falta para eles. Isso era pecado mortal para eles. Em vez de dar dinheiro para a igreja, davam para as festas. Houve lugares onde as famílias tiveram que se mudar. O sujeito que tocava gaita e fazia baile, eles obrigavam o fulano a se mudar do lugar. Cheguei a conhecer a conhecer dois casos desses. O padre não queria que ele ficasse mais no lugar. Ela fazia o sermão e pedia para o povo não dançar. Quem for dançar no baile daquele fulano lá, que toca, vai pro inferno, vai ser excomungado. O cara então peneirava daquele lugar. E se pagava uma ninharia, uma bagatela para dançar. A Igreja mandava em tudo, naquela época. Era a principal autoridade. A igreja falava alto, mais alto do que tudo. Eles estavam por trás de tudo. (CASCAES, 1997, p. 34).

3.2.2 Santa Catarina

O contexto histórico de Santa Catarina do século XVIII nos permite compreender o processo de imigração no Vale do Itajaí, iniciado na metade do século XIX, como também entender o processo de produção social, reflexo das mudanças que já vinham ocorrendo há mais de um século, nos países de origem desses imigrantes. Isto tudo para contextualizar a implantação ferroviária no Vale do Itajaí, que ocorreu 60 anos após a chegada dos primeiros imigrantes alemães ao Vale do Itajaí.

No período que antecede a chegada dos primeiros imigrantes ao Vale do Itajaí, a Europa passou por inúmeras revoluções, adotando novas tecnologias. A Província de Santa Catarina era um caminho que ligava as pastagens do Rio Grande do Sul ao planalto paulista e ao território das povoações de Laguna, de Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis), e de São Francisco do Sul.

O Governo Imperial, na década de 40 do século XVII, objetivando assegurar sua soberania na costa sul do país até a embocadura do rio da Prata, fez a partir de São Vicente alguns grupos açorianos. Estes, por sua vez, fundaram, em 1645, o povoamento de São Francisco do Sul; um pouco mais tarde, o de Florianópolis e, em 1676, o povoamento de Laguna. (VIDOR, 1995, p. 16).

Em 1766, foi fundada Lages, o primeiro núcleo de povoação no interior do Estado, sem comunicação com o litoral.

Após a fundação de Lages, mais tarde, a Câmara da Vila de Laguna

determinou a abertura de uma estrada que a ligasse ao Planalto, acompanhando o curso do rio Tubarão, hoje conhecida como Estrada do Rio do Rastro.

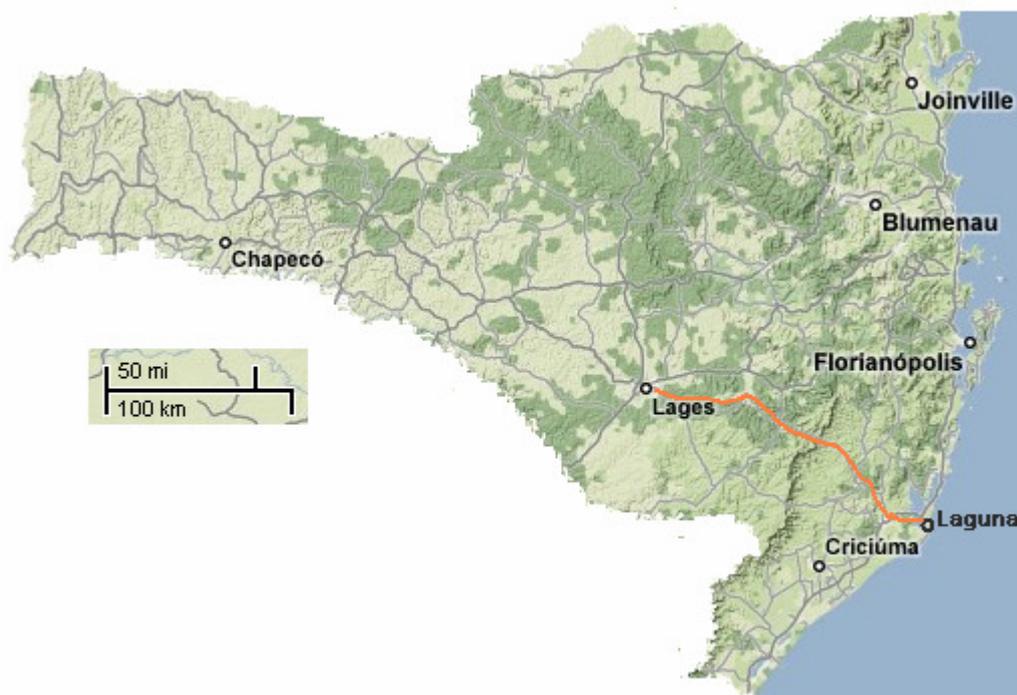


Figura 16 - Caminho entre Lages e Laguna, aberto logo após a fundação de Lages
Fonte: GOOGLE MAPS, 2006 - Alterado por WITTMANN.

No século XVIII, Santa Catarina recebeu 4.612 pessoas em 1748, 1.666 em 1749, 860 em 1750 e 679 em 1753, um século antes da chegada dos primeiros imigrantes alemães ao Vale do Itajaí. As pessoas nessa época viviam da agricultura de subsistência, com base na fabricação da farinha de mandioca, da salga do peixe e da pesca de baleias.

Toda a capitania enfrentou, na segunda metade do século XVIII, um período de estagnação, devido ao desempenho da agricultura e dos inúmeros conflitos de fornecimento de produtos às tropas. Relatos de viajantes que aportavam ao litoral catarinense informam que a situação melhorou um pouco no início do século XIX, meio século antes. Enquanto isso, na Europa a Revolução Industrial chegava à Alemanha unificada.

Em Santa Catarina, a primeira presença dos imigrantes alemães é registrada a partir de 1829, na Colônia São Pedro de Alcântara, na região do Vale do Imaruí. No Vale do Itajaí é registrada a presença do imigrante a partir do momento em que as leis provinciais estabelecem colônias nos rios Itajaí Grande e Mirim, bem como

passam a permitir a colonização por empresa particular, companhia brasileira ou estrangeira¹³.

A marcha da revolução industrial foi muito variável entre os países europeus e, em suas fases iniciais estava muito longe de possibilitar ampliação de serviços urbanos numa proporção equivalente à espetacular procura, alimentada por desequilíbrios na vida rural e pela homogeneia velocidade de crescimento populacional observada em todos os países europeus. (LAGO, 1968, p. 95).

Em que pese a diluição de indivíduos imigrados pelas comunidades envolventes e tradicionais, os grupos imigrantes criaram ambientes próprios, decidindo eles mesmos seus destinos e configuração. Isolados numa vasta região de economia praticamente estagnada, onde núcleos antigos se arrastavam, sem contar com fatores de impulsão localizados nos mercados internos ou externos, os colonos criaram e desenvolveram “colônias”. (LAGO, 1968, p. 97).

Um dos principais motivos do incentivo para a imigração europeia para o Brasil foi a substituição da mão-de-obra escrava e o interesse do Estado em criar mecanismos para povoar o território e promover economicamente a exploração da terra, com o intuito de tirar a economia da estagnação.

De acordo com a historiadora Petry (2004), o governo brasileiro, para estimular a vinda dos imigrantes europeus desenvolveu intensa campanha propagandista. O Brasil vivenciava, nesse tempo, as dificuldades de um país recém-declarado independente, que buscava a sua consolidação política. Era necessário colonizar áreas no Sul do Brasil, como também preencher os grandes vazios demográficos nas regiões de fronteiras, as quais assegurariam a manutenção da integridade geográfica do Império.

¹³ PETRY, Suely. Os Pioneiros: imigração alemã, 180 anos. **Jornal de Santa Catarina**, Blumenau, 20, jul. 2004. Edição n.10101.



Figura 17 - Chegada dos primeiros 17 imigrantes à foz do Ribeirão da Velha

Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU - Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.

Nesse contexto de âmbito mundial, nacional e estadual chegaram, em uma embarcação pelo rio Itajaí-Açu, no dia 2 de setembro de 1850, 17 imigrantes alemães acompanhados do Dr. Blumenau – pouco menos de 59 anos antes da inauguração da EFSC.

3.3 NUCLEAÇÕES E MEIOS DE TRANSPORTES NO VALE DO ITAJAÍ, ATÉ A INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO TRECHO DA EFSC -1909

Nas terras que as populações iam invadindo pouco a pouco, carroça passava aos trancos e barrancos, ao sabor das protuberâncias e das concavidades, das pedras ou da turfa; um riacho era um grande obstáculo. Assim nasceram os caminhos e as estradas, à beira da água, construíram-se as primeiras choças, as primeiras casas, os primeiros burgos; as casas se alinhavam ao longo dos caminhos das mulas. Colocaram ao redor um muro fortificado, e um paço municipal no interior. Legislaram, trabalharam, viveram e respeitaram os caminhos das mulas. (SANTOS, 1996, p. 18).

Santos (1991, p. 37) afirma que cada vez que uma sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam.

O espaço e a paisagem da cidade igualmente mudam ao se adequar à nova sociedade. Portanto, ao mostrarmos os meios de transporte existentes até a construção da via férrea na região, estaremos sucintamente delineando as movimentações e agentes que formaram o contexto social do período histórico do objeto desta pesquisa.

Somente aos transportes dera Marx um papel fundamental no circuito econômico, como liame indispensável entre a produção e o consumo. Contudo, o que distingue as épocas históricas é justamente a mudança de papel, ou seja, de valor relativo dos elementos de um sistema. (SANTOS 1991, p. 12).

Nos primeiros anos de povoação na região, a maioria dos moradores do Vale do Itajaí chegava em embarcações pelo rio Itajaí-Açu; outros, em sua minoria, chegavam por picadas temporárias, oriundos do Planalto Serrano.

Colonos estrangeiros vão chegando à Colônia Blumenau e se fixando às margens do rio Itajaí-Açu e seus afluentes. Os que querem ir mais para o interior encontram dificuldades, porque o rio torna-se inavegável, as florestas são muito densas e há perigo de ataque dos índios. (KITA, 2000, p. 7).

Antes da chegada dos primeiros imigrantes europeus à região, na metade do século XIX, existiam propriedades isoladas de famílias oriundas do litoral da Província e de grupos indígenas nativos¹⁴.

Em 1845, o engenheiro belga Van Lade adquiriu uma légua¹⁵ quadrada de terras à margem direita do rio Itajaí-Açu, e fundou uma colônia belga (atual Ilhota).

Depois de criar a Companhia Belgo-Brasileira de Colonização, Van Lade trouxe da Bélgica, para as terras que adquirira, 90 colonos, dando com eles início à Colônia Belga. Van Lade faleceu em sua terra natal, antes de poder completar os trabalhos de organização de sua empresa. Esta não prosperou; ao contrário, extinguiu-se pouco a pouco e os colonos confundiram-se com os demais moradores da região. A sede da Colônia Belga passou a denominar-se Ilhota, (nome atual) sede de florescente município. (SILVA, 1972, p. 18).

Após essa iniciativa de Van Lade, as próximas nucleações do Vale do Itajaí aconteceram após a demarcação dos lotes coloniais traçados por agrimensores alemães, como José Deeke, August Wunderwald e Emil Odebrecht, também

¹⁴ De acordo com o historiador local, José Ferreira da Silva, antes da chegada dos primeiros imigrantes habitavam a região índios das tribos Kaigangs, Xoklengs e Botocudos.

¹⁵ Uma légua é uma medida itinerária equivalente a 5 quilômetros, 3 milhas ou 3000 braças, aproximadamente. O mesmo que légua de sesmaria.

responsáveis pelas primeiras picadas oficiais e estradas abertas entre os núcleos do Vale do Itajaí e entre essa região e outras.

Durante os primeiros anos de povoação na região, os colonos foram instalados em suas propriedades, ocupando os lotes coloniais ao longo dos leitos fluviais da grande bacia do Itajaí-Açu. Os rios foram as primeiras vias de penetração e as canoas – primeiros meios de transporte – geralmente eram confeccionadas com troncos de árvores. As canoas eram úteis e eficientes para trajetos de curta distância, mas não eram viáveis para alcançar todos os lugares, ou mesmo para percorrer maiores distâncias, inviabilizadas por corredeiras ou outros obstáculos naturais. Devido à centralidade exercida pela sede da colônia, era importante para o desenvolvimento econômico a ligação das propriedades instaladas em toda a região circundante. Na sede da colônia também ficava o porto fluvial que escoava para o porto marítimo. Pela necessidade e importância de promover a ligação de suas propriedades ao centro de distribuição da produção para o litoral, os próprios colonos abriram os primeiros caminhos até o *Stadplatz*.

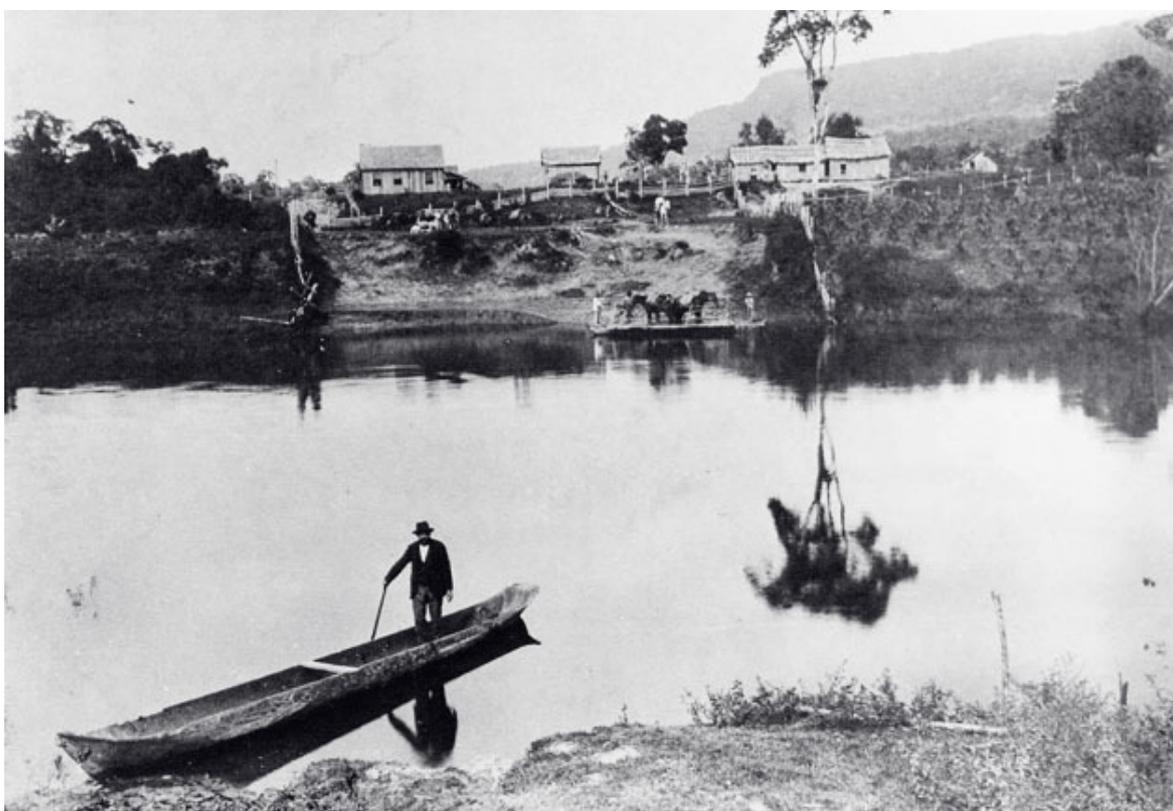


Figura 18 - Travessia com canoa no Rio Itajaí do Sul, cavalos à margem (Rio do Sul)
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

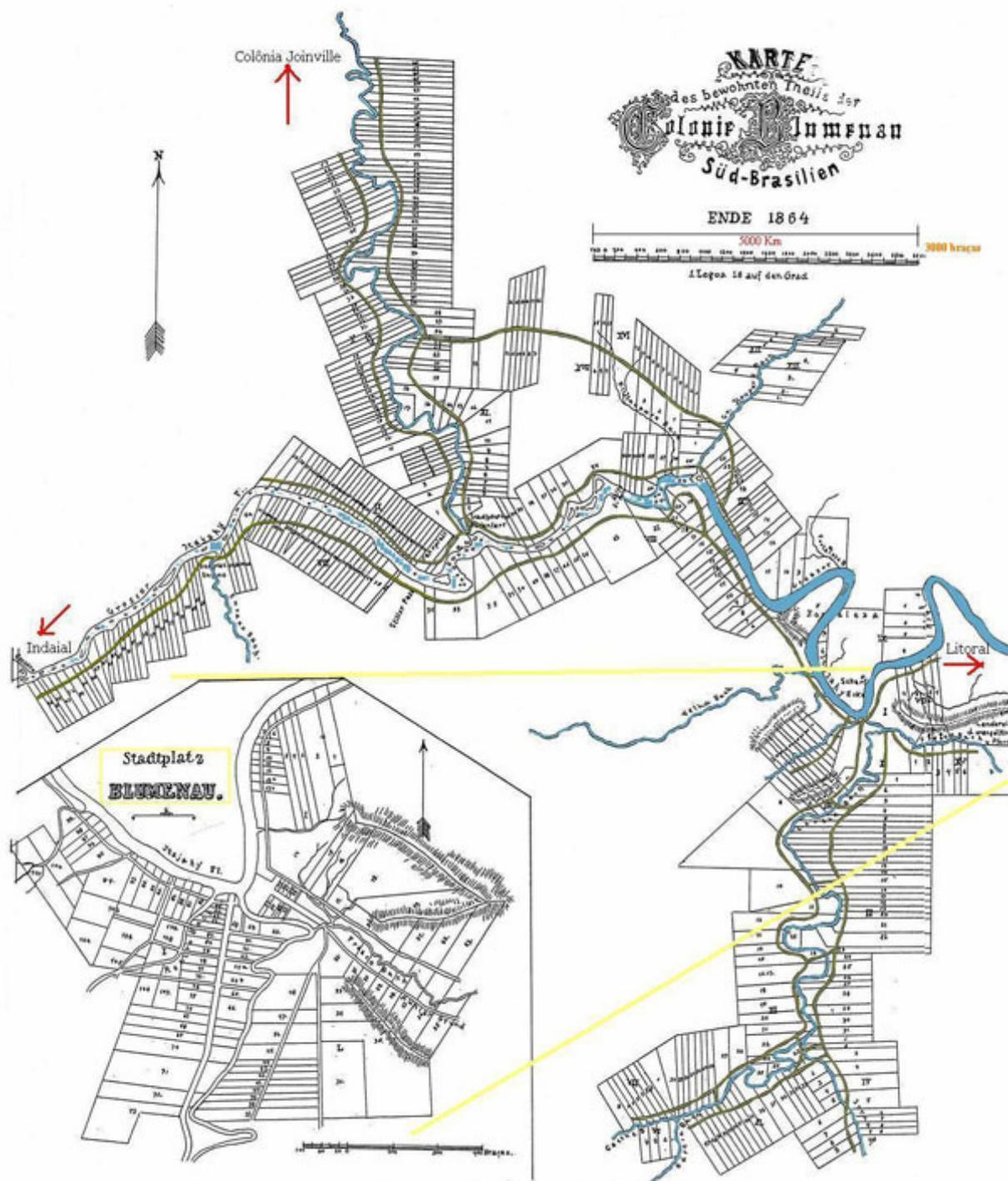


Figura 19 - Traçado dos primeiros lotes coloniais da Colônia Blumenau (1864)
 Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU - Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.

* Mapa feito por José Deeke, 1864 - Alterado por WITTMANN.

Vidor (1995, p. 34) faz uma análise desse processo, o qual interpretava o papel do colono como principal agente nas construções dos primeiros caminhos.

Este vínculo de prestação de serviços está oficializado no Decreto Imperial de 17 de janeiro de 1876, que dita as normas das colônias no Estado (artigos 32 ao 35).

Os meios de transporte na região nordeste do Estado no século passado e no início deste consistiam em picadas, estrada para carro de bois e os rios. As picadas e estradas foram construídas pelos próprios imigrantes, o que Seyferth determinou “trabalho acessório”, ou seja, os imigrantes deveriam ter um tempo livre e encarregar-se deste trabalho nas adjacências de sua propriedade. Caso não realizassem esta tarefa, o acesso ao centro de comercialização estaria bloqueado. Inexistindo ainda estradas vicinais, corredores para a comercialização da produção, eles participavam na execução de trabalho de caráter público, que consistia na construção de estradas, pontes e outras benfeitorias em troca de um salário medíocre. Não obstante este baixo salário e o tempo dispensado, ele deveria redobrar o trabalho em sua propriedade para que a venda da produção lhe proporcionasse saldar a dívida do terreno. (VIDOR, 1995, p. 34).

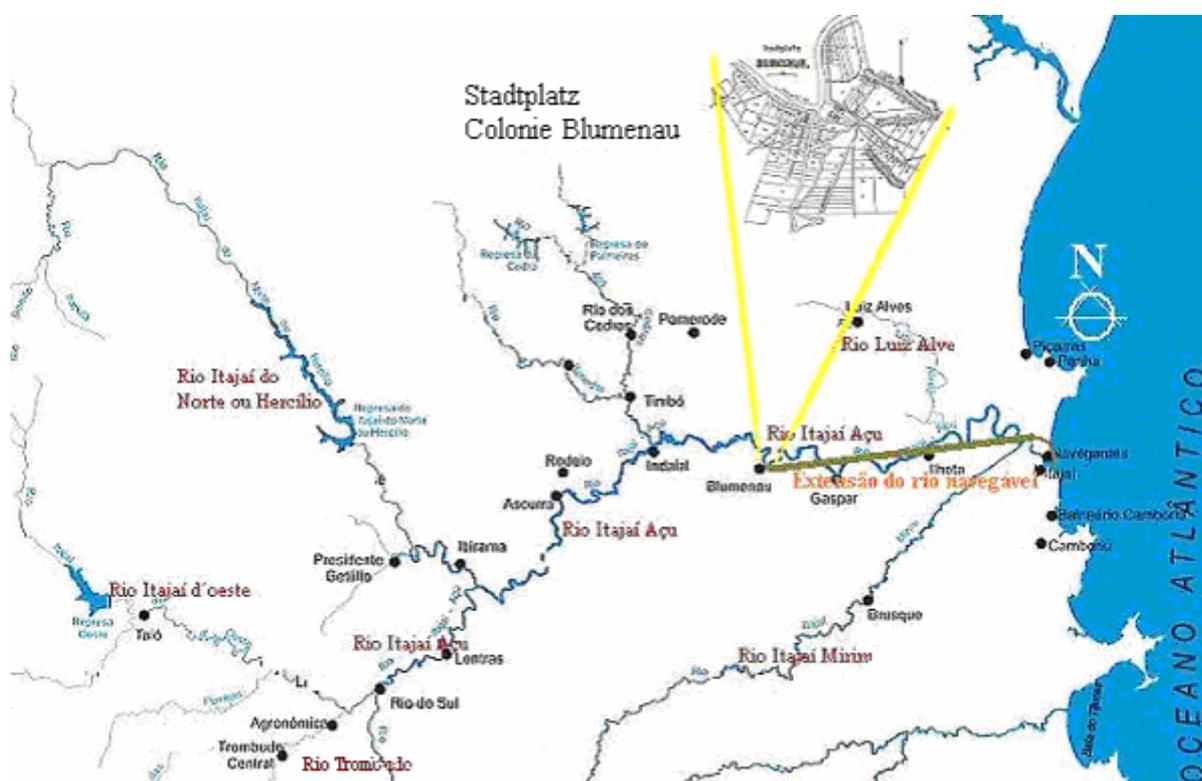


Figura 20 - Stadtplatz da Colônia de Blumenau e as vias fluviais no Vale do Itajaí
 Fonte: SANTA CATARINA - Atlas de Santa Catarina, 1986 - Alterado por WITTMANN.

3.3.1 Localização estratégica

As colônias eram quase sempre localizadas ao longo dos rios e ribeirões, onde eram abertos caminhos a facção, no mato, para o interior do vale. Estas primeiras picadas e caminhos influenciavam nos traçados de novos lotes coloniais, de maneira a que pudessem ter acessibilidade à água. A estrutura urbana das primeiras ocupações foi resultante da geografia (dos cursos de água e as serras),

mais a divisão de lotes coloniais¹⁶. As primeiras picadas abertas se transformaram em caminhos, depois em estradas para cavalos e estradas carroçáveis, e, mais tarde, em rodovias e leito ferroviário para a EFSC.

Os meios de locomoção nesses caminhos e picadas eram feitos a cavalo, carroções, carros de mola, mulas e a pé.



Figura 21 - Carroção de transporte usado nas primeiras décadas na região
Acervo: WITTMANN.

Nos primeiros tempos de povoação, muitos eram os obstáculos a serem vencidos para se percorrer o trajeto de deslocamento de uma localidade a outra ou mesmo para preparar o local para um novo assentamento. Muitas vezes, os caminhos eram abertos no ato da viagem, pois não existiam. As pessoas se orientavam pelo fluxo das águas fluviais da bacia do Itajaí, e estas muitas vezes não permitiam prontamente a travessia de uma margem à outra.

De acordo com Dagnoni (2000), no ano de 1856 o capitão Ricardo Pinto e sua equipe percorreram a distância entre a atual Alfredo Wagner e Blumenau em 22 dias, levantando informações para a posterior construção do caminho até o Planalto Serrano. A ligação entre a colônia e o planalto fazia parte dos planos do fundador. Novas expedições e estudos foram realizados para a efetivação desse caminho, o que somente alguns anos mais tarde se concretizou.

Na década de 60 do século XIX, a ocupação das terras subia o vale. Nas margens do rio Benedito e do rio do Cedro e seus afluentes surgiu a povoação de

¹⁶ Os lotes coloniais eram faixas de terra estreitas e compridas, paralelas entre si e perpendiculares às picadas abertas nos fundos do vale.

Carijós, que deveria ser a sede da atual cidade de Indaial, e que, por inúmeros motivos, foi posteriormente transferida para a margem direita do rio Itajaí-Açu. Em 1861, o assentamento de novos imigrantes originou novas nucleações ao norte da sede da colônia. Surgiram as nucleações de Salto e Badenfurt (atuais bairros de Blumenau). São nucleações que surgiram próximas, porém em margens distintas e por isto segregadas pelo rio Itajaí-Açu.

A chegada contínua de novos imigrantes fez o núcleo de colonização expandir-se em direção ao norte. Em 1861, diversas famílias recém-chegadas ocuparam os locais que passaram a chamar-se Salto e Badenfurt, este último por ter recebido alemães vindos de Baden. (SANTIAGO, 2001, p. 18).



Figura 22 - Local das nucleações do Salto e Badenfurt - 1864
 Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU - Histórico José Ferreira da Silva.

* Mapa feito por José Deeke, 1864 - Alterado por WITTMANN.

Também em 1861 foi criada, sob a Lei 509, de 25 de abril, a Freguesia de São Paulo Apóstolo, com sede na povoação de Gaspar. Ainda em 1861, Dr. Blumenau novamente solicitou ao Imperador a abertura da via de comunicação com o Planalto Serrano.

Já então o Dr. Blumenau tomava providências concretas para a realização dos planos que desde a fundação do estabelecimento vinha acalentando, da exploração e abertura do caminho que ligaria a Colônia ao Planalto de Lages, para além da Serra Geral, onde já florescia grandes fazendas de criação de gado, atravessando terras ubérrimas, cobertas de magníficas florestas, banhadas pelos braços formadores do grande Itajaí. (SILVA, 1972, p. 63).

Segundo Vidor (1995, p. 34), em 1862 a região tinha 165 quilômetros de estradas carroçáveis, e em 1864, como já visto no mapa desenhado por José Deeke (FIGURA 20), a Colônia Blumenau estava com lotes demarcados e ocupados na margem direita do rio Itajaí-Açu, até em frente à confluência do Rio Benedito, sítio do atual município de Indaial.

Em 1863, o engenheiro Emil Odebrecht¹⁷, juntamente com mais oito homens, fez sua primeira expedição com o objetivo de estudar a bacia do Itajaí-Açu e encontrar melhor traçado para construir uma estrada que ligasse a Colônia Blumenau ao Oeste de Santa Catarina e ao Planalto Serrano.



Figura 23 - Pousada de tropas, no caminho a Lages no Planalto Serrano
Acervo: WITTMANN.

¹⁷ Engenheiro formado pela Universidade de Geifswald, na Prússia. Imigrou para o Vale do Itajaí em 1856, com 21 anos de idade. Participou e coordenou expedições de demarcação de terras, de levantamentos topográficos e da construção de estradas na região do Vale do Itajaí e desta ligando a outras regiões.

3.3.2 Abrindo caminhos

Os primeiros caminhos abertos no Vale do Itajaí eram picadas no meio da mata, que forneciam acessibilidade aos locais do vale onde não existiam vias fluviais. As picadas foram as primeiras ligações da região com outras regiões, como a ligação de Blumenau a Curitibanos, por exemplo. Mais tarde, com ferramentas rudimentares, os próprios colonos transformaram inúmeras dessas picadas em estradas carroçáveis; estas, posteriormente, estruturaram a malha viária da região.



Figura 24 - Abertura da estrada para a colônia Hammonia (atual Ibirama), posterior leito ferroviário

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

O primeiro caminho por terra ligando a sede da Colônia Blumenau a Itajaí, uma picada na margem direita do rio Itajaí-Açu, foi aberto em 1865. De acordo com Santiago (2001, p. 20), esta picada foi o embrião da estrada que ligaria os dois municípios por terra mais tarde e, atualmente, ainda segue este primeiro traçado. Silva (1972, p. 69) diz que este caminho, por muitos anos, serviria somente para uso de pedestres, cavaleiros e para a passagem de tropas oriundas do litoral, que abasteciam a colônia de leite e gado de corte e de montaria.

O caminho da sede da Colônia para a vila e porto de Itajaí, com cerca de 10 léguas foi terminado. Era, entretanto, como bem se pode imaginar, pouco menos que uma picada aberta pela margem direita do Itajaí-Açu, com pontilhões muito primitivos, com estivados e desvios a cada passo. (SILVA, 1972, p. 69).

Em 1867, após voltar da Guerra do Paraguai, Odebrecht iniciou a abertura da picada de ligação da Colônia Blumenau ao Planalto Serrano. A ocupação da colônia aumentava com a vinda sucessiva de levas de imigrantes e o aumento de produtos disponíveis para comercialização com os tropeiros do trajeto Curitiba-Blumenau.

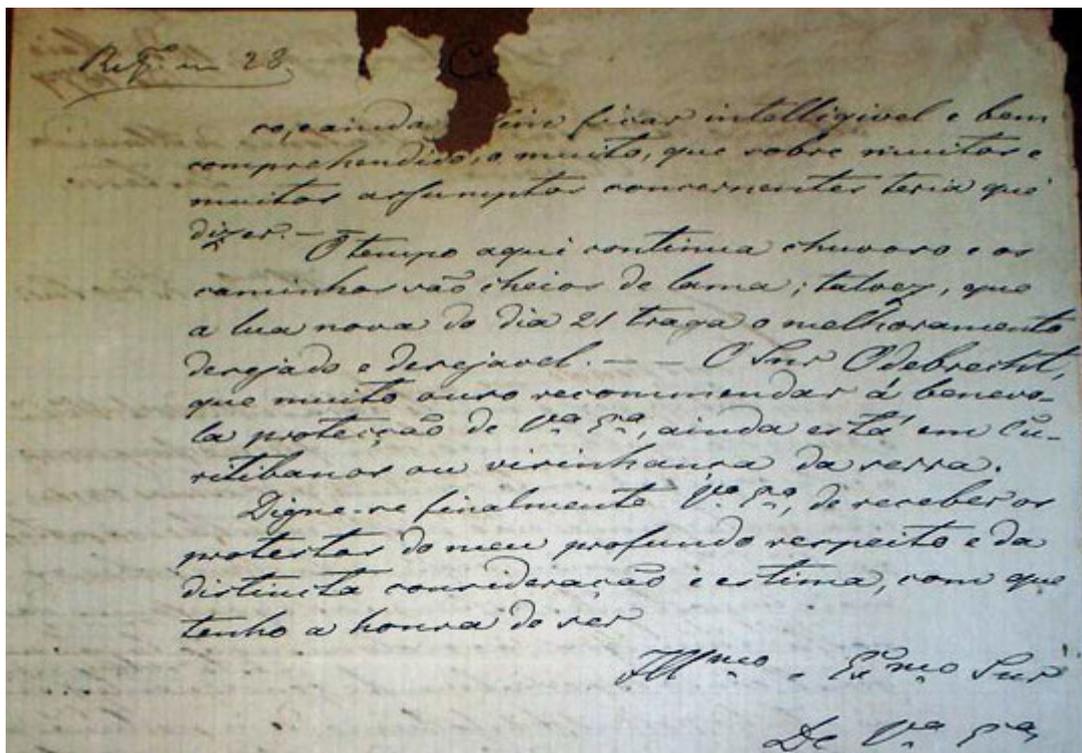


Figura 25 - Carta de Dr. Blumenau reivindicando a abertura da uma via
Fonte: Biblioteca da UFSC - Setor de Documentos Raros.

Transcrição (*ipsis litteris*)

[...] e ainda (ilegível) ficar inteligível e bem compreendido, o muito que sobre muitos e muitos argumentos concernentes teria que dizer. O tempo aqui continua chuvoso e os caminhos vão cheios de lama; talvez, que a lua nova do dia 21 traga o melhoramento desejado e desejável. O Sr. Odebrecht, que muito ousou recommendar à benevolenta protecção de V.^a E.^a, ainda está em Curitiba ou visinhança da serra. Digne-me finalmente V.^a E.^a, de receber os protestos do meu profundo respeito e da distinta consideração e estima, com que tenho a honra de ser

Il.^{mo}. e Ex.^{mo}. Snr.
De V.^a E.^a
H. Blumenau

O diretor também solicitou ao governo central a abertura de uma via de comunicação com a região do Planalto Serrano. Ele acreditou ser vital a importância para a economia local de uma ligação com as grandes fazendas de gado de Lages. (SANTIAGO, 2001, p. 20).

A picada aberta foi usada para a passagem de tropas e concluída no ano de 1878. Dagnoni (2000, p. 7) afirma que por mais de 50 anos trilharam este caminho

animais cargueiros e tropas de gado. Quando surgiram os primeiros veículos motorizados, surgiram igualmente os conflitos gerados entre as duas formas de transporte. Predominou o espaço urbano para ocupação dos automotores, em detrimento do transporte por tração animal.

Em abril de 1867, [...] Emílio Odebrecht foi até a capital da Província e de lá seguiu para Lages. Durante três meses, ele e sua equipe desceram em direção a Blumenau, demarcando terras e abrindo uma picada que mais tarde seria transformada em caminho de carroças e tropas. Estava iniciada a tão acalentada ligação com o Planalto. (SANTIAGO, 2001, p. 21).



Figura 26 - Automóvel Ford Modelo T¹⁸ rodando no Alto Vale do Itajaí, em frente a um ponto de pouso da estrada para o Planalto Serrano (início do Século XX)
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Ainda em 1867 foi aberto o caminho que ligava a Colônia Blumenau à Colônia de Brusque, esta fundada em 1860. O caminho acompanhava a margem direita do ribeirão Garcia (passando pela atual Rua Progresso, em Blumenau).

¹⁸ Ford Modelo T, conhecido no Brasil como Ford de Bigode - construído pela indústria automobilística norte-americana. Este modelo popularizou o automóvel e revolucionou a indústria automobilística; por isso foi escolhido como o Carro do Século XX. O Ford Modelo T foi produzido por 19 anos, entre 1908 e 1927.

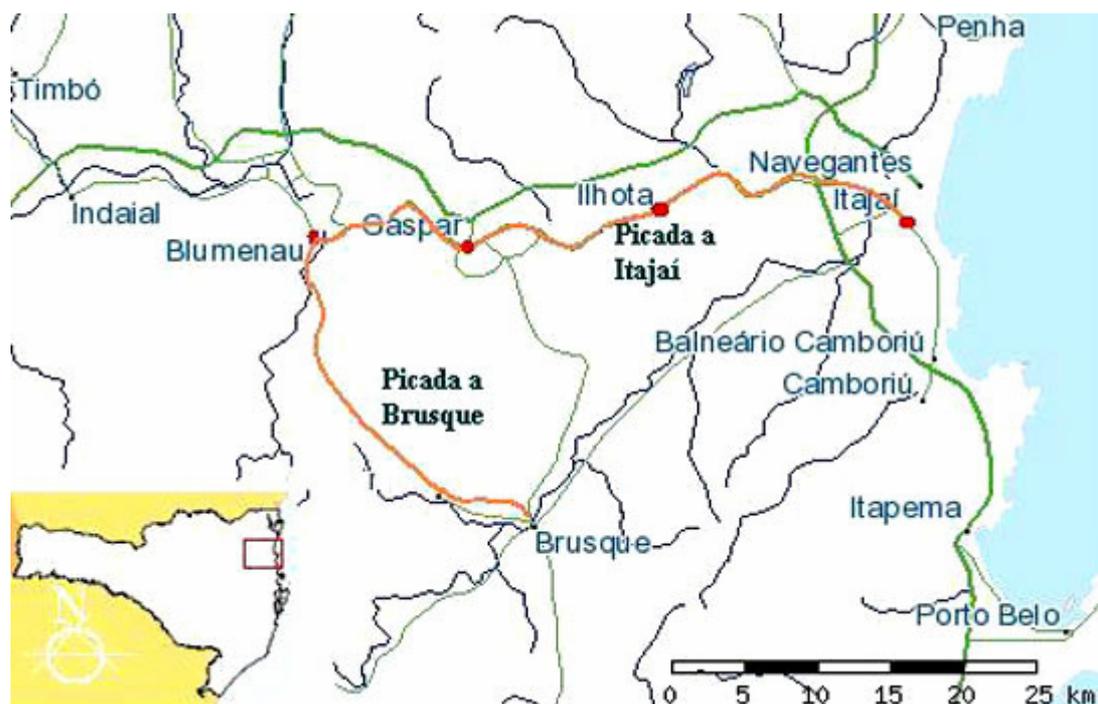


Figura 27 - Localização das picadas com destino à Colônia de Brusque e Itajaí
 Fonte: <http://www.mapainterativo.ciasc.gov.br/sc.phtml> - Alterado por WITTMANN.

Como já foi narrado, o caminho para o Planalto Serrano foi traçado por Emil Odebrecht e se estendia até Trombudo Central e Taió, atravessando o ponto de pouso Braço do Sul (Rio do Sul atual), onde o Dr. Blumenau estabeleceu uma povoação, mais tarde conhecida como Humaitá¹⁹. Nessa localidade, grande obstáculo natural para os passantes era a travessia do rio Hercílio. Os viajantes (1878 e 1892) utilizavam o raso de Rio do Sul, 8 quilômetros acima da confluência, para que os cargueiros e viajantes pudessem atravessar o rio quando as águas estavam baixas. Os rios – primeiras e importantes vias de penetração – igualmente tornavam-se, em alguns trechos, em grandes obstáculos para o comércio regular entre o Planalto Serrano e o Vale do Itajaí. Por que o destaque para esta questão? Porque a partir dessas dificuldades e obstáculos os comerciantes, colonos, empreendedores de terras, buscaram uma alternativa de transporte para toda essa região. Uma modalidade de transporte que efetuassem a ligação desses muitos núcleos que “pipocavam” no Vale do Itajaí, escoando a produção até a sede, no porto fluvial, e deste ao porto marítimo.

¹⁹ Silva (1972, p. 100), comenta que o Dr. Blumenau batizava as povoações que ia delimitando, com os nomes de Timbó, Ascurra, Aquidabã, Riachuelo, Humaitá. Era uma homenagem às vitórias brasileiras em localidades do mesmo nome, no território do Paraguai, na guerra de 1864 a 1879, da qual muitos moradores de toda a região participaram.

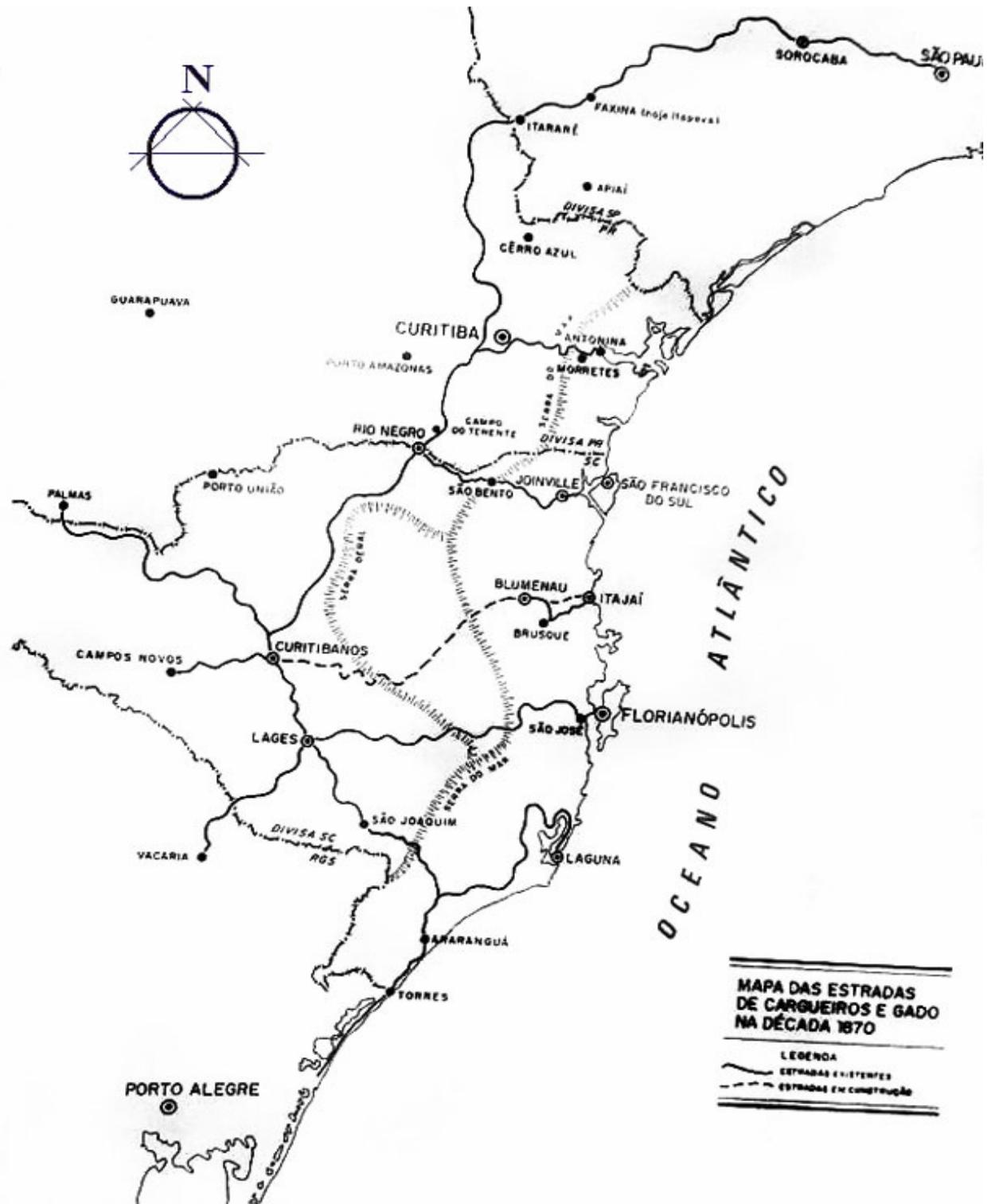


Figura 28 - Mapa das estradas de cargueiros e gado na década de 1870
 Fonte: ODEBRECHT, 2006.

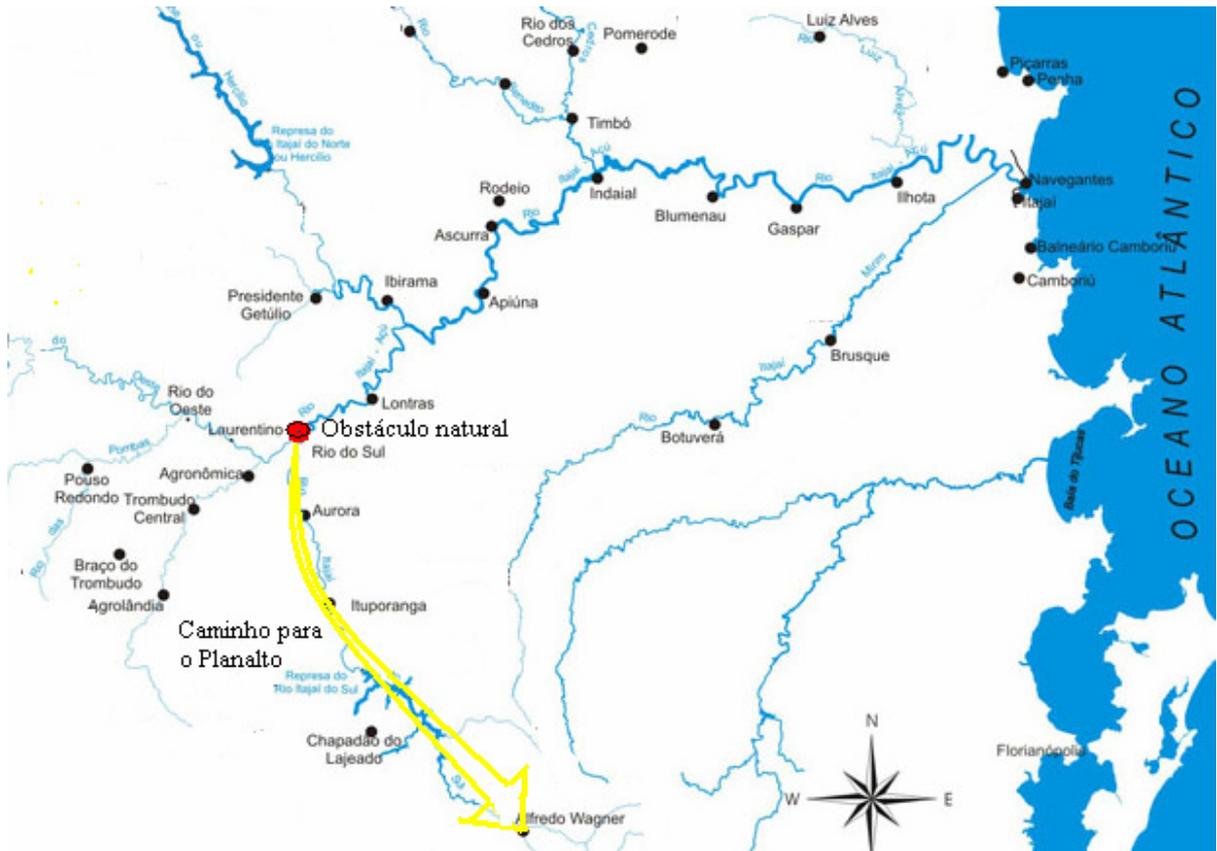


Figura 29 - Local de travessia no rio, em Rio do Sul e localização do caminho que ligava ao Planalto

Fonte: SANTA CATARINA - Atlas de Santa Catarina, 1986. Alterado por WITTMANN.

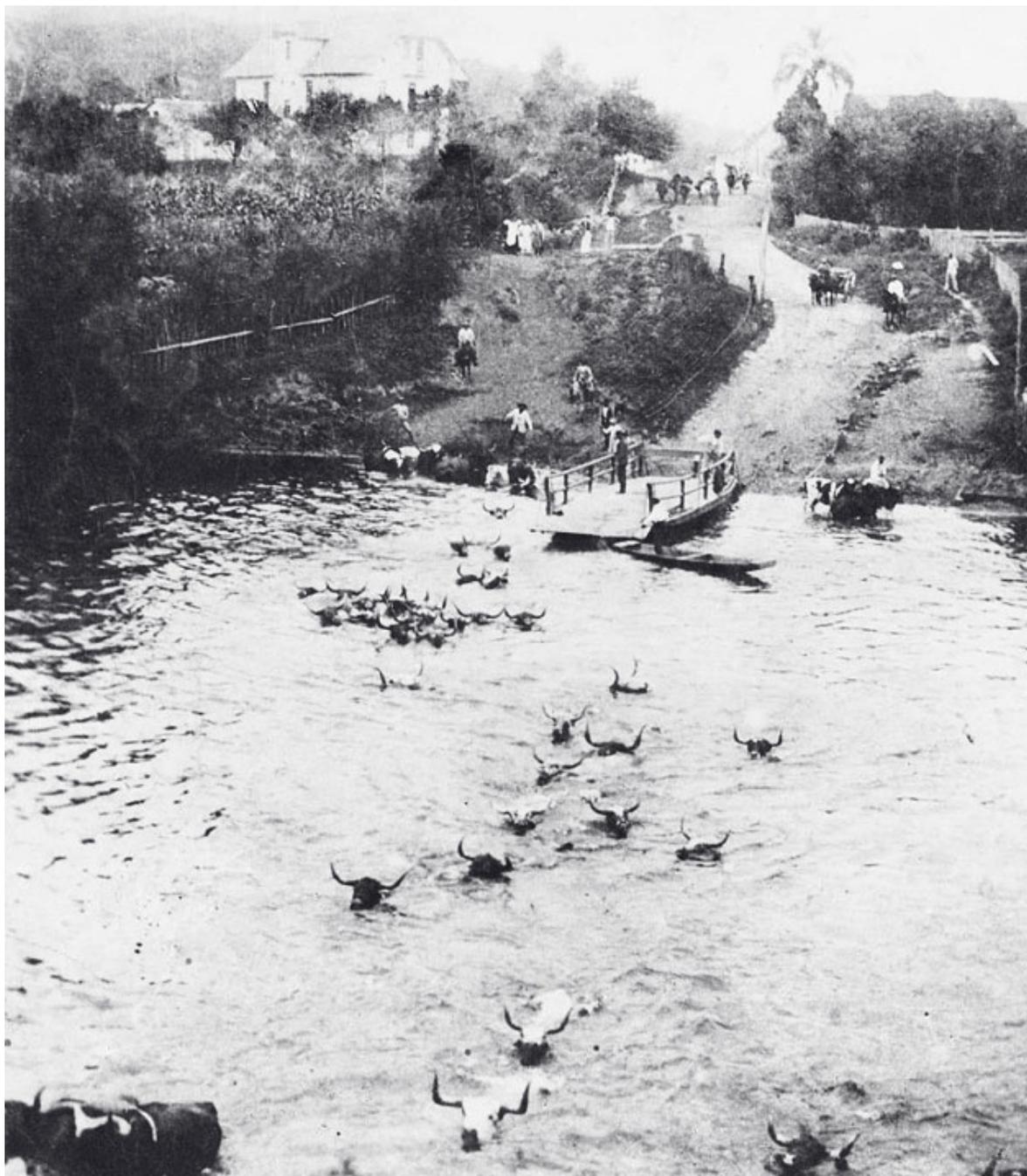


Figura 30 - Travessia do rio Itajaí do Sul, em Rio do Sul, atual local da Ponte Curt Hering
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

No final da década de 60 do século XIX, a Colônia Blumenau tinha uma área ocupada explorada de 1.034 quilômetros quadrados, com 63 quilômetros de estradas “carroçáveis” e 220 quilômetros de estradas para cavaleiros e pedestres. Já existiam assentamentos de imigrantes nas localidades de Timbó, Rio dos Cedros, Indaial e Gaspar, com povoações nas duas margens do rio Itajaí-Açu. Em 1880 surgem assentamentos de colonos na região que desenvolveria, mais tarde, a nucleação de Warnow, em Indaial.

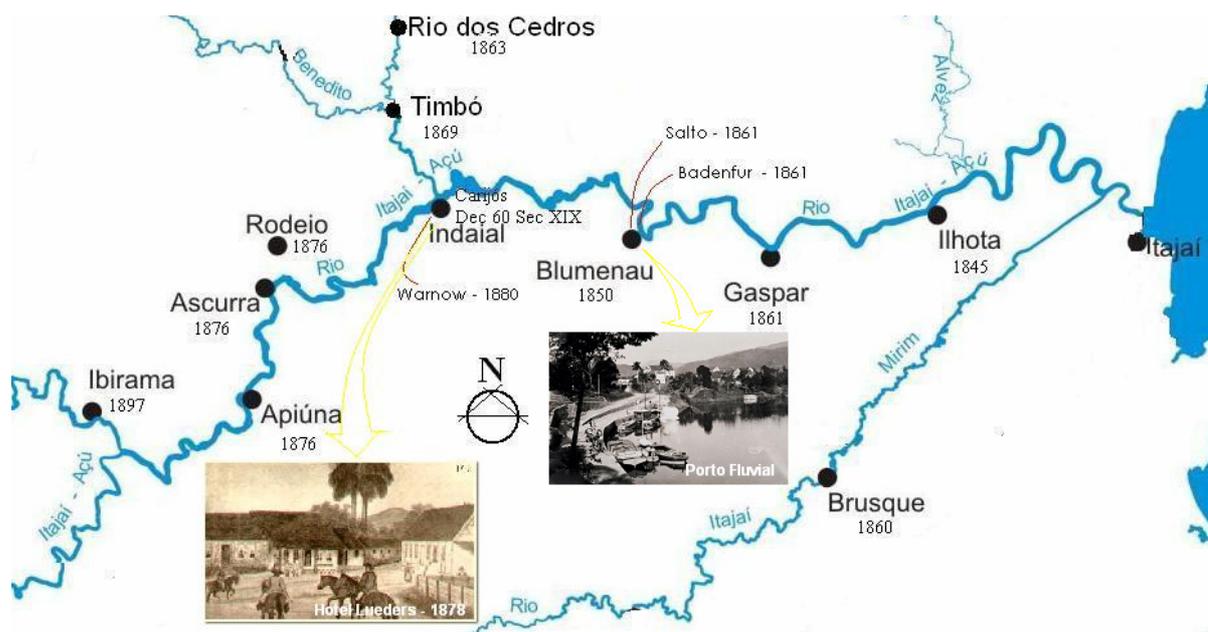


Figura 31 - Localização das primeiras nucleações no Vale do Itajaí e data dos primeiros assentamentos

Fonte: SANTA CATARINA - Atlas de Santa Catarina, 1986 - Alterado por WITTMANN.



Figura 32 - Balsa em Rio do Sul, início do século XX

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Ainda na entrada da década de 70 do século XIX, os assentamentos seguiam para as serras de Jaraguá. A comunicação destas nucleações com a sede da colônia era muito difícil. Alguns trechos do rio Itajaí-Açu apresentavam grandes corredeiras ou mesmo largas distâncias das margens para a travessia com

segurança. Foram colocadas grandes balsas²⁰ em alguns pontos do rio.

3.3.3 Os primeiros empreendimentos

Os administradores da colônia, líderes políticos e econômicos locais, representados pelos principais e bem-sucedidos colonos e comerciantes, questionavam o repasse de recursos e o gerenciamento de obras públicas por parte do governo imperial brasileiro e do governo provincial, argumentando que eram preteridos em favor de outras regiões. Em 1871, representantes de todos os interesses da comunidade colonial elaboraram uma correspondência contendo um abaixo-assinado com assinaturas de 130 colonos, requisitando à Assembléia Legislativa a abertura urgente de uma estrada “carroçável” na margem esquerda do rio Itajaí-Açu. A colônia aumentou sua ocupação vale acima do leito do rio Benedito, em direção a Jaraguá do Sul atual, fazendo com que surgissem empreendimentos locais, fortalecendo seus comerciantes e fornecedores de produtos. Mas estavam insatisfeitos com as dificuldades para escoar seus produtos pelos caminhos rudimentares existentes. Isto levou as lideranças a traçarem planos para a efetivação das melhorias das vias de comunicação com outras regiões.

A Sociedade de Cultura, em suas reuniões mensais, a que regulamente estava presente o próprio fundador da Colônia, juntamente com os colonos mais dedicados ao seu desenvolvimento, continuava insistindo na solução de problema da navegação a vapor, entendendo que este seria o único meio de apressar o incremento das possibilidades econômicas da Comuna. (SILVA, 1972, p. 94).

A paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade. A forma é alterada, renovada, suprimida para dar lugar a uma outra forma que atenda às necessidades novas da estrutura social. (SANTOS, 1991, p. 38).

O consenso das lideranças locais para a melhoria da situação do transporte e da comunicação na região se resumiu a uma primeira iniciativa, que foi a proposta de implantação de um vapor que trafegasse pelo rio Itajaí-Açu até o porto marítimo

²⁰ Embarcação de fundo chato, com pequeno calado, para poder operar próximo às margens e em águas rasas, e grande boca, utilizada para transporte de veículos.

de Itajaí. Segundo Santiago (2001, p. 22), o *Kulturverein*²¹ fez esta reivindicação ao Dr. Blumenau em 1871, época em que o engenheiro Odebrecht fazia a demarcação das terras no Alto Itajaí.

Em 1876 chegaram os primeiros colonos italianos à região, oriundos do Tirol austríaco. Estes colonos foram acomodados em lotes próximos, entre a confluência dos rios dos Cedros e Benedito, caminho que, rumando ao sul, voltava à margem do Itajaí-Açu e da estrada que, da mesma confluência, acompanhava o rio dos Cedros. Foram esses colonos que povoaram a conhecida “colônia italiana”, formada, no princípio, pelas nucleações de Rio dos Cedros, Ascurra e Aquidaban (atual Apiúna). A cidade de Rodeio também teve início nesta colonização.

Com esses colonos povoou-se a chamada “colônia italiana”, com comunidades em Rio dos Cedros, Ascurra e Aquidaban. A cidade de Rodeio originou-se também dessa colonização, em local, entretanto, que não havia sido determinado pela direção da Colônia, mas que surgira, naturalmente, em torno de uma capela levantada pelos imigrantes em honra à Madona Addolorata. (SILVA, 1972, p. 98).

A direção da Colônia Blumenau, em 1879, contratou José Beje de Siqueira e seus dois genros, José Antônio da Cruz e Antônio Bernardo, para abrirem um estabelecimento de passagem sobre Braço do Sul, na estrada para Curitiba. Os contratantes receberam, por arrendamento, um lote de 25.000m², primeiro passo para a fundação de Humaitá, mais tarde sede do Distrito Bella Aliança e atual cidade de Rio do Sul.

Em 1887 foi criada a sociedade Companhia Construtora da Estrada Blumenau-Curitiba, para que melhorasse a antiga picada e a tornasse uma estrada carroçável, esta ligando o Vale do Itajaí ao Planalto Serrano.

²¹ *Kulturverein* – Sociedade da cultura, fundada em 19 de julho de 1863. Tinha como finalidades sociais prescritas em seus estatutos: “(1) Melhorar a economia rural, bem como as condições sociais, morais e científicas da Colônia de Blumenau. (2) Para conseguir essas metas, a sociedade “promoverá” reuniões periódicas nas quais haverá: (a) Conferência sobre assunto instrutivo; (b) troca de idéias e consultas mútuas sobre os diversos problemas; e (c) deliberações referentes a esses mesmos problemas.” Havia reuniões mensais, de que participavam convidados, colonos e comerciantes de destaque na Colônia de Blumenau, como também os administradores da Colônia.

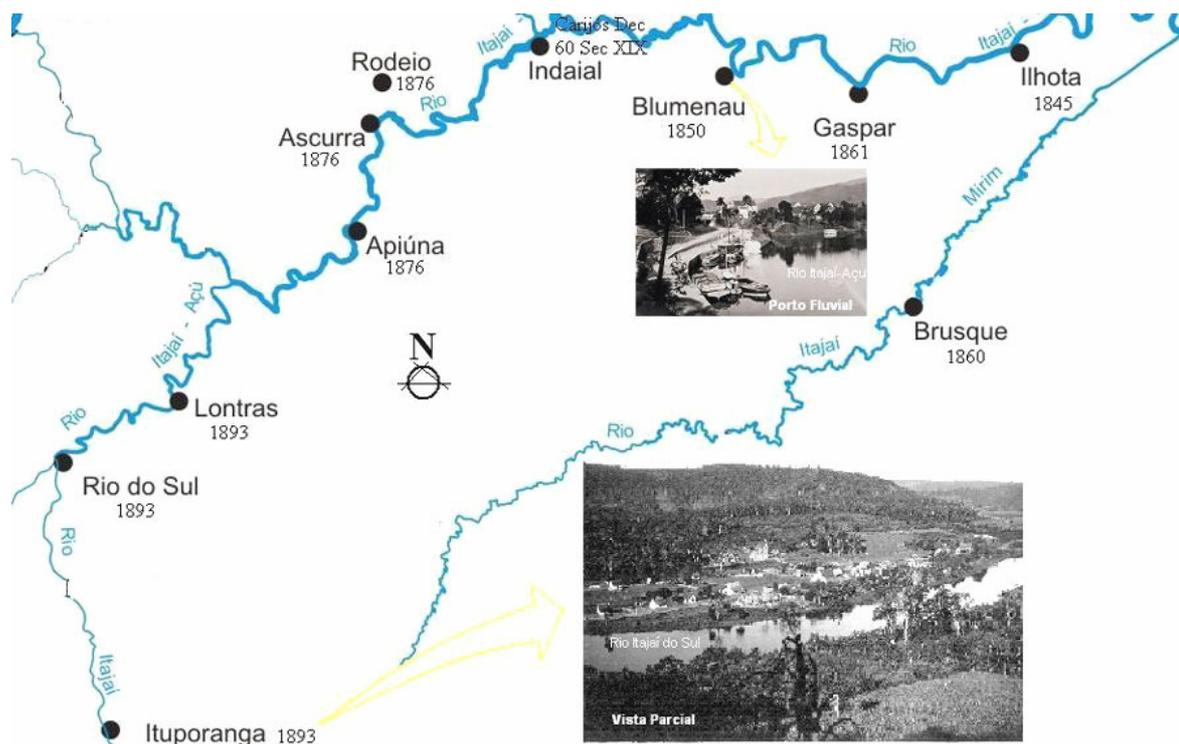


Figura 33 - Localização das primeiras nucleações no Vale do Itajaí e data dos primeiros assentamentos I

Fonte: SANTA CATARINA - Atlas de Santa Catarina, 1986 - Alterado por WITTMANN.

Os produtos vindos do interior como fumo em rolo, pêlo de cavalo, erva-mate, couro, queijo e frutas eram comercializados na colônia. Os animais voltavam com produtos comprados em Blumenau, como açúcar, café, araruta, vinho de laranja, farinha de mandioca, fazendas, sal, trigo, arroz, cachaça, polvilho, vinagre, ferragens, miudezas e outros produtos das indústrias.

A estrada sempre pelo lado direito do Rio Itajaí-Açu. Em 22 de dezembro de 1890 a estrada carroçável até atual Praça Getúlio Vargas (Rio do Sul) estava pronta. Em Lontras chegou em 1894.

De Lontras até Braço do Sul, ou mesmo Taió, o tráfego fluvial era intenso e por isso ninguém criticava a lentidão dos trabalhos do acesso terrestre. Em 1908, a estrada para carroças estava pronta até a atual Alfredo Wagner. Em 1911 chegou a Trombudo Central e em 1923, já alcançou Lages. (DAGNONI, 2000. p. 9).

3.3.4 Injunções políticas

Nesse período, década de 90 do século XIX, houve grandes movimentações nas elites nacionais, estaduais e locais, em consequência das mudanças sociais. O Brasil passava por uma crise econômica que desestabilizava a política do Império. Na região, um coletor de impostos, José Henrique Flores Filho, assumiu o lugar do fundador (1883), que tinha como principal meta integrar os interesses da economia local à economia do País. A abolição da escravatura, em 1888, incendiou os ânimos

dos republicanos, fortalecendo-os e culminando com a proclamação da República, que, segundo Petry (2000, p. 102), surpreendeu os moradores do Vale do Itajaí.

O Partido Republicano estabeleceu-se na cidade, tendo com líderes José Bonifácio da Cunha, Hercílio Pedro da Luz e Victorino de Paula Ramos. A República conquistou inúmeros simpatizantes no meio produtivo, entre eles Hermann Hering, da indústria têxtil que leva o nome da família, e proeminentes comerciantes como Pedro Christiano Feddersen e Gustav Salinger. (PETRY, 2000, p. 102).

Por que estes fatos políticos nacionais e locais são colocados à luz desta pesquisa? Estes novos personagens políticos saem fortalecidos após essas mudanças, e são agora os novos representantes das lideranças econômicas e políticas locais e os grandes atores nas ações para promoção do desenvolvimento social local e realizações no Vale do Itajaí, no início do século XX.

Alguns acontecimentos, como o término da escravatura no Brasil, as instabilidades dos primeiros momentos do regime republicano e a queda na arrecadação de impostos neste novo regime de governo refletiram, naturalmente, na redução de melhorias na infra-estrutura de uma maneira geral, com reflexos na região do Vale do Itajaí. O republicano engenheiro Hercílio Luz²², chefe da Comissão de Terras e Colonização de Blumenau²³, assumiu o governo do Estado em 1893, após a proclamação da República. Em seu governo iniciou-se a construção da ponte do Salto; mas somente se iniciou.

O governo de Hercílio Luz concedeu a quantia de 150 contos de réis, em 1896, para a construção dos pilares da ponte do Salto. Porém, os repasses para a ex-colônia de Blumenau eram escassos e não atendiam as necessidades de obras públicas. (PETRY, 2000, p. 112).

Petry (2000), afirma que a arrecadação da receita municipal de 1898 foi de 75 contos²⁴, insuficiente para atender a população de 32 mil habitantes e manter as

²² Na denominada "Aventura Federalista" foi eleito o Dr. Hercílio Pedro da Luz governador do Estado, cargo no qual tomou posse a 28 de setembro de 1894. Esse ilustre político procurou ser grato ao apoio dos blumenauenses nos difíceis momentos de que o País e o Estado emergiam, não apenas dando toda a colaboração dos poderes públicos aos seus companheiros de lutas, como beneficiando o município com vários melhoramentos, entre os quais, é de justiça salientar, a construção da grande ponte metálica sobre o Itajaí-Açu, no lugar do salto. (SILVA, 1972, p.148)

²³ Criado em 1886, órgão responsável pelos assuntos relacionados com a divisão, demarcação e venda das terras compreendidas no território da Bacia do Itajaí e que haviam sido destinadas à colonização. (SILVA, 1972, p. 121).

²⁴ Câmbio (1898) = US\$ 0,54 / 1\$000 Rs. ou 1\$852 Rs / US\$ 1,00

1 conto = 540,00 US

75 contos de réis = equivale a 40.496,76 US\$

Fonte: <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>. Acesso em 15 dez. 2007.

longínquas milhas de estradas vicinais, que, devido à sua precariedade, geravam problemas para o escoamento da produção agrícola, da produção extrativista e da produção industrial que estava surgindo na região.

Hercílio Luz fez com que ocorresse com mais freqüência a distribuição de concessão de terras na bacia do Itajaí-Açu a Empresas Colonizadoras²⁵. Uma destas empresas teve grande importância e influência na construção da ferrovia na região – a Colonizadora Hanseática (com sede em Hamburgo)²⁶. Esta empresa foi responsável pela colonização de uma das áreas mais ricas e desenvolvidas da zona da bacia do Itajaí, banhada pelo rio Itajaí do Norte ou rio Hercílio, em 1897, iniciando-se a nucleação urbana de Hammonia (atual Ibirama). No início, esta colonização encontrou dificuldade em atrair colonos para a região, devido a questões de acessibilidade.



Figura 34 - Núcleo urbano de Hammonia, final do século XIX

Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIRAMA.

²⁵ Companhia Colonizadora ou de Colonização - “Denominava-se toda empresa de colonização que tentava obter um contrato de colonização do governo de um país de imigração e, em troca, comprometia-se a introduzir neste país certo número de imigrantes e instalar os serviços públicos necessários. Em contrapartida, o governo interessado concedia uma área de terra à Companhia e a subvencionava. Esta, por sua vez, empregava agentes recrutadores e fazia acordos com empresas de transportes. Empregava capital nas obras iniciais de colonização e cedia aos colonos terras e equipamentos gratuitamente ou pelo preço de custo. Na medida em que esta progredia, tornava-se mais fácil atrair colonos e a terra se valorizava. Com a venda da terra por preços cada vez mais elevados, recuperava o capital investido e obtinha lucros”. (MORETTI, 2006. p. 60)

²⁶ Melhor detalhada nas próximas páginas.

Até bem pouco tempo, quando se pretendia ir para Hammonia de carro ou carroça, era necessário no Morro Pelado, atravessar de balsa o Rio e então na margem esquerda sobre o Morro-Coxo tentar chegar lá. Tentar, digo assim por que em tempo bom já era difícil e com chuva carro ou carroça atolavam com certeza. Quem ia de trem, também só chegava até a estação Hansa e depois caso não encontrasse carro deveria caminhar mais ou menos uma hora para chegar ao destino. Hoje é diferente, por que desde janeiro de 1934 o trem nos leva até quase o centro da cidade. (JORNAL DER URWALDSBOTE, 1986, p. 130).

De acordo com Silva (1972), o sistema de empresas colonizadoras apressou a colonização de grandes extensões de terras no planalto, que foram responsáveis pelo surgimento de outras nucleações no Alto Vale do Itajaí, às margens dos rios do Sul, do Oeste e de seus afluentes. Surgiam as nucleações de Rio do Sul, Ituporanga, Taió, e Rio do Oeste, originados do primitivo distrito de Bella Aliança.

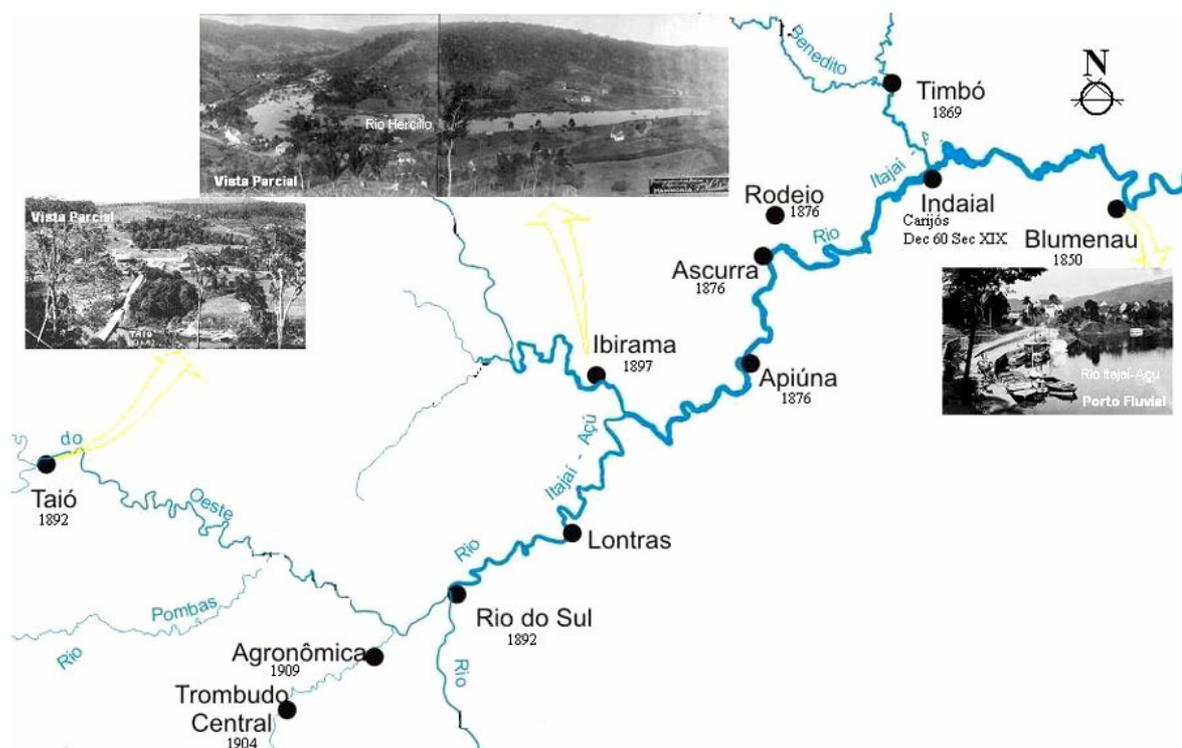


Figura 35 - Localização das primeiras nucleações no Vale do Itajaí e data dos primeiros assentamentos II

Fonte: SANTA CATARINA - Atlas de Santa Catarina, 1986 - Alterado por WITTMANN.

Nessa década de 90 do século XIX foi publicada no *Der Immigrant*, em 14 de setembro, a Ata da Assembléia do *Kulturverein* do dia 24 de agosto, analisando as expectativas e melhorias na Colônia Blumenau. Nesse artigo já especulavam a construção de uma ferrovia entre Blumenau e Curitiba. O Sr. Paul Schwarzer já

havia publicado, na revista *Export*, de 1883, este trajeto ferroviário Blumenau–Curitibanos.

[...] A realização deste projeto seria não só de grande influência no desenvolvimento do vale do Itajaí, mas de toda a província. Com ela finalmente se ligaria o alto Vale do Itajaí com suas maravilhosas terras e riquezas e seria aberta para uma próspera colonização.

O Sr. August Mueller, presidente do *Kulturverein*, comenta sobre as facilidades que esta ferrovia traria para o comércio. “Os principais artigos que viriam da região serrana não seria somente gado, mas também fumo, queijo, carne seca, peles e erva mate. Ao contrário, daqui seriam transportados nossos produtos agrícolas, tais como açúcar, aguardente, vinho de laranja, arroz, farinha de mandioca, etc.” O projeto ferroviário e a melhoria do escoamento dos produtos faziam parte das discussões das lideranças locais. Enquanto a ferrovia, não podendo por vários motivos ser viabilizada ainda no século XIX, prosseguiram as melhorias nas estradas e caminhos.

No ano de 1893, Gumercindo Saraiva, no comando de revolucionários, venceu o itinerário Lages–Curitibanos–Blumenau, e no ano de 1895 o governo do Estado destinou verba para melhorias da estrada até Lontras. Em 1908 é construída uma estrada para carroças, nas proximidades do rio Itajaí do Sul (Ituporanga); e, em 1911, a construção do trecho da estrada Trombudo-Rio do Sul ficou pronta, transformando-se no entroncamento de duas estradas e permitindo a intensificação dos povoamentos com pessoas do Planalto, Litoral e Médio Vale. Dagnoni (2000, p. 8) relata que geralmente os trabalhadores das estradas se fixavam nas redondezas, criando novos núcleos de ocupação.

As distâncias entre as nucleações e a sede da colônia continuavam sendo percorridas por terra, por meio destes primeiros caminhos rudimentares, picadas para cavalo, veículo com tração animal, mula, ou a pé, em partes, e, quando o rio permitia, a canoa.

De acordo com dados citados por Silva (1972, p. 112), em 1882 existiam na Colônia Blumenau 252 carroças de 4 rodas, com capacidade de transporte de 900 a 1.500 quilos, 68 carros de bois e 9 carros de mola.

Nesse período, final da década de 70 e início da década de 80 do século XIX, carroças, cavaleiros, bestas de carga, gado vacum e cavalos em tropas oriundas da Serra ocupavam a já extensa rede de estradas e caminhos do Vale do

Itajaí. A principal via de comunicação estava situada à margem direita do Itajaí-Açu, da sede da Colônia até o passo de Braço do Sul, de onde seguia uma trilha para cavaleiros e tropas até o planalto de Curitiba e Lages. Ao longo da estrada principal, conforme visto, já existia um grande número de nucleações.

Dagnoni (2000, p. 9) diz que os produtos produzidos no interior, como fumo em rolo, pêlo de cavalo, erva-mate, couro, queijo e frutas eram comercializados e transportados até a sede da Colônia. Os animais que transportavam os produtos até a sede voltavam com produtos comprados em Blumenau, tais como açúcar, café, araruta, vinho de laranja, farinha de mandioca, fazendas, sal, trigo, arroz, cachaça, polvilho, vinagre, ferragens, miudezas e outros produtos da indústria. Quando era possível, utilizavam o transporte fluvial, de certa maneira mais tranqüilo, ágil e eficiente, mas nem sempre viável, devido aos obstáculos geográficos.

3.3.5 O transporte fluvial

A via fluvial foi a mais importante e única via de acesso às primeiras nucleações do Vale do Itajaí, durante os primeiros 30 anos de sua história. Núcleos urbanos como Testo, Ribeirão Branco, Passo Manso, Encano e Mulde surgiram às margens de rios e ribeirões locais que tinham o mesmo nome. Silva (1972, p. 20) diz que este primeiro surto colonizador é responsável pela fundação e desenvolvimento dos municípios de Pomerode, Indaial, e, um pouco mais tarde, de Timbó, Rodeio, Rio dos Cedros e todas as comunidades banhadas pelo ribeirão Benedito e afluentes.

O principal meio de acesso a Blumenau continuava sendo o Rio Itajaí-Açu, escoadouro da produção para o porto de Itajaí. Para atender ao aumento do movimento, adquiriu-se na Alemanha o Vapor Progresso, com hélice na lateral, adaptado para enfrentar os obstáculos e a instabilidade do rio, que em determinados pontos impediam a passagem. Um grupo de comerciantes locais e da vizinha cidade de Itajaí constituiu a Companhia de Navegação a Vapor Itajaí-Blumenau, administrando a embarcação. Anos mais tarde, adquiriram o Vapor Blumenau. (PETRY, 2000, p. 62).

O rio Itajaí-Açu é navegável de sua foz em Itajaí até Blumenau, e nos trinta primeiros anos da colonização do Vale do Itajaí foi a principal via de comunicação com o exterior. José Deeke, citando uma antiga “Conversa de um velho colono blumenauense”, assim resumiu a importância desse rio: *Nos primeiros anos da Colônia, o rio Itajaí-Açu foi a rua principal de Blumenau.*

[...] mais um rio navegável e a facilidade da saída dos produtos que combina com fertilidade do solo garantem a prosperidade do lavrador e um extensíssimo sertão de ubérrimas terras devolutas, acomodação e estabelecimento de ainda muitos milhares de família. Estas extensas terras devolutas e incontestadas formam, na realidade, um precioso tesouro, que então boa situação não se acha em muitas partes no Império. (MATTOS, p. 98).

Nos primeiros tempos, na ausência de caminhos por terra, as pessoas se deslocavam pelos leitos fluviais com canoas e depois balsas. Mesmo depois, quando a região foi munida de alguns quilômetros de caminhos, esta via era freqüentemente usada, complementando o transporte e deslocamentos das vias por terra.

O primeiro barco a vapor a navegar o rio Itajaí-Açu foi o Dom Pedro, da Marinha de Guerra do Brasil, em 1857. Em 1871, conforme visto, algumas lideranças locais, sob a associação do *Kulturverein*, decidiram que também era o momento de colocar um vapor que fizesse a ligação do ponto final de navegabilidade do Itajaí-Açu, sede da colônia de Blumenau, até o porto marítimo, pois os negócios locais estavam sendo prejudicados pela dificuldade de escoamento da produção. Esta foi a primeira iniciativa das primeiras lideranças locais, entre muitas ações com a pretensão de melhorias nas vias de comunicações entre a região do Vale do Itajaí e outras. Mais tarde, foi complementada pela efetiva implantação da Estrada de Ferro na região, interligando todos estes núcleos urbanos distribuídos na bacia do Vale do Itajaí.

Seguindo esta primeira decisão das lideranças locais, surgiu o primeiro barco a vapor para fazer o trajeto regular entre Blumenau e Itajaí. Segundo notícias de Blumenau em Cadernos, tomo XXI nº 10, outubro de 1980, página 284, o barco foi adquirido pelo Sr. Eduardo Schadrack, do Sr. Brestlein, de Joinville, em agosto de 1871. Este navio, batizado de São Lourenço, veio sem as máquinas, estas montadas em Blumenau, e inaugurou suas viagens regulares como rebocador de lanchas de carga.

Colônia Blumenau 421

Relação
dos imigrantes transportados pelo vapor São Lourenço
e entrados n' esta colônia em 30 de Outubro de 1879.

<i>N.º corrente</i>	<i>Nomes</i>	<i>Idade</i>	<i>Nação</i>	<i>Profissão</i>	<i>Observações</i>
1.	Augusto Fäpelt	28	Alemanha (Saxonia)	Lavrador	
2.	Marcia	19	"	mulher d'elle	
3.	Traugott Metzler	52	"	Lavrador	
4.	Guilhermina	44	"	mulher d'elle.	
5.	Luiza	14	"	} filhos d'elles	
6.	Emma	13	"		
7.	Ricardo	8	"		
8.	Hermann	7	"		
9.	Clara	4	"		
10.	Lina	1 ¾	"		

Colônia Blumenau, 31 de Outubro de 1879
O Director
H. Blumenau.

Figura 36 - Relatório da lista de imigrantes que viajaram no Vapor São Lourenço
Fonte: Biblioteca da UFSC - Setor de Documentos Raros.

Transcrição (*ipsis litteris*)

Colônia Blumenau

Relação
dos imigrantes, transportados pelo vapor São Lourenço e entrados n' esta colônia em 30 de outubro de 1879.

Nº corrente	Nomes	Idade	Nação	Profissão	Observações
1.	Augusto Fäpelt	28	Alemanha (Saxonia)	Lavrador	
2.	Marcia	19	"	mulher d'elle	
3.	Traugott Metzler	52	"	Lavrador	
4.	Guilhermina	44	"	mulher d'elle	
5.	Luiza	14	"	} filhos d'elles	
6.	Emma	13	"		
7.	Ricardo	8	"		
8.	Hermann	7	"		
9.	Clara	4	"		
10.	Lina	1 ¾	"		

Colônia Blumenau, 31 de Outubro de 1879.
O Director
H. Blumenau

O trajeto de Blumenau a Itajaí, rio abaixo, era feito em 5 horas, e de rio acima em 10 horas. Mais tarde, São Lourenço fazia as viagens irregulares entre a capital da Província e outros pontos da costa catarinense. Segundo Silva (1972 p. 101), subia o Itajaí-Açu até Belchior, onde corredeiras impediam-no de ir até Blumenau. A seguir, fotografia de uma correspondência do Dr. Blumenau, solicitando verbas para a retirada de pedras do leito do rio, nas proximidades de Belchior, para permitir a passagem do vapor pelo rio Itajaí-Açu até Blumenau.

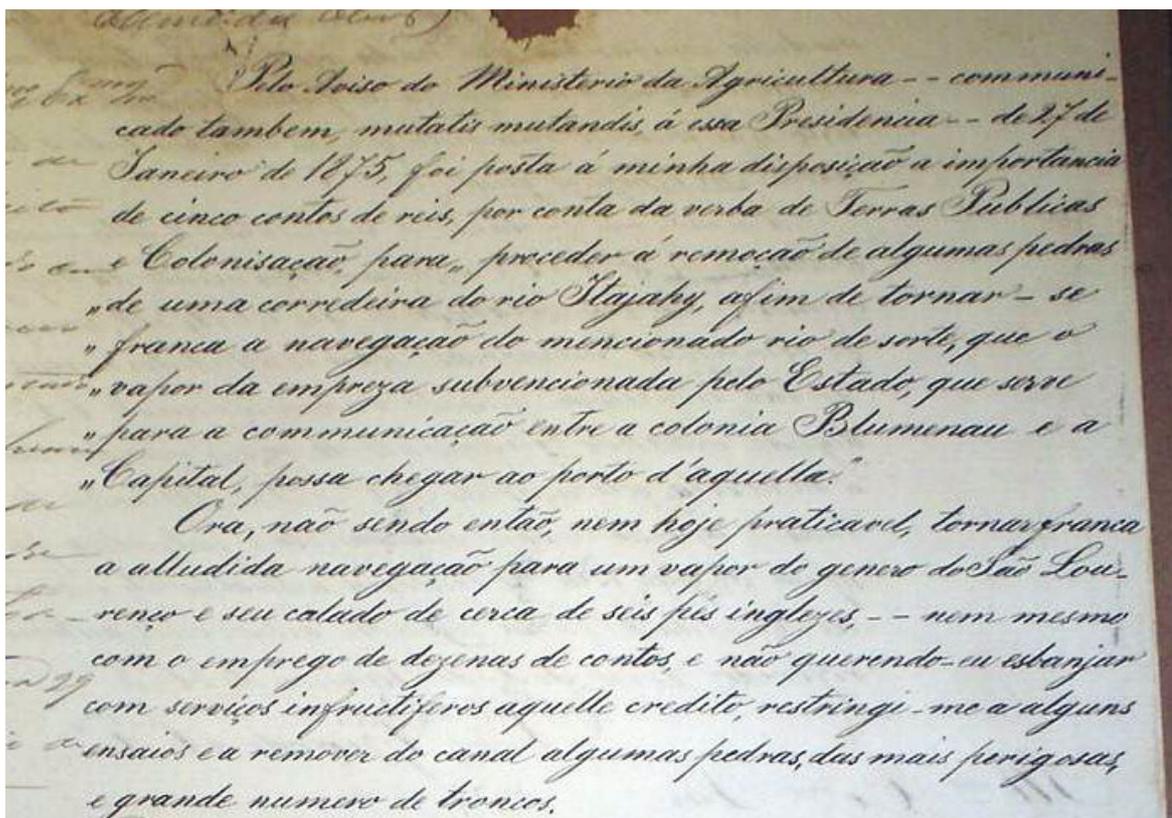


Figura 37 - Fotografia da correspondência do diretor da colônia, Dr. Blumenau à Presidência da Província

Fonte: Biblioteca da UFSC - Setor de Documentos Raros.

Transcrição (*ipsis litteris*)

Il^{mo}. e Ex^{mo}. Snr.

Pelo aviso do Ministério da Agricultura - communicado também mutatis mutandis, à essa Presidência - e 27 de janeiro de 1875, foi posta à minha disposição a importancia de cinco contos de reis, por conta da verba de Terras Públicas e colonisação para preceder a remoção de algumas pedras de uma corredeira do rio Itajahy, afim de tornar-se franca a navegação do mencionado rio, de sorte que o vapor da empreza subvencionada pelo Estado, que serve para a communicação entre a colonia Blumenau e a Capital, possa chegar ao porto d'aquella.

Ora, não sendo então, nem hoje praticavel, tornar franca a alludida navegação para um vapor do genero do São Lourenço e seu calado de cerca de seis pés inglezes - em mesmo com o emprego de dezenas de contos, e não querendo eu esbanjar com serviços infructiferos aquelle credito, restringi-me a alguns ensaios e a remover do canal algumas pedras, das mais perigosas e grande numero de troncos.

credito, restringi-me a alguns ensaios e a remover do canal algumas pedras, das mais perigosas, e grande numero de troncos.

Despendi assim a quantia de Rs358,810, mas por conta da receita ordinaria da Diretoria, achando-se esta despeza exarada no balanço do primeiro trimestre – Julho a Setembro – do exercício de 1876-77, no seu tempo apresentado à Thesouraria, e tendo portanto ficado intacto o alludido credito de Rs 5:000,000.

Actualmente as circumstancias estão completamente mudadas, sendo adiantada a construção.

“O diretor da Colônia conseguira verba para remover os escolhos. Tão minguada, porém, fora a importância que os trabalhos tiveram de ser interrompidos poucos depois de encetados”. (SILVA, 1972, p. 101).

O governo provincial liberou uma quantia de 5 contos, para desobstruir o rio Itajaí-Açu nas corredeiras de Belchior, e no dia 10 de agosto de 1878 foram aprovados os estatutos da “Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau”.

Mesmo com as dificuldades encontradas pela companhia, ocasionadas pela desconfiança do sucesso do empreendimento, foi encomendado um navio a vapor de rodas, construído nos estaleiros de *Schlicksche Flussdampfwerke*, em Dresden, Alemanha. O navio, adquirido com um capital inicial de 30 contos de réis, dividido em títulos de 100 mil réis, atravessou o Atlântico a reboque de outro barco e transportaria passageiros, pequenas cargas, e rebocaria grandes lanchas, destinadas unicamente a carga pesada, entre a sede da colônia e o porto de Itajaí.

O vapor, a que foi dado o nome de “Progresso”, construído em Dresden, chegou, efetivamente, a Blumenau em meados de 1879, tendo-o a população recebido com música, foguetes e júbilo geral. Era um barco de rodas laterais, de 22 e meio metros de comprimento por 3,34m de largura, calado de 70 centímetros. (SILVA, 1972, p. 103).

Tendo chegado o navio – na região chamado de forma mais íntima de vapor – foi batizado de *Progresso*. O nome escolhido refletia toda a expectativa dos líderes locais no cumprimento de seu papel, e a certeza da melhoria do transporte da produção local desde o porto fluvial do Vale do Itajaí até o porto marítimo. O transporte efetuado entre o porto fluvial e o último núcleo do vale acima permanecia rudimentar e precário, utilizando veículos a tração animal, ou somente animal ou a pé, inquietando a elite local e provocando-a a buscar uma alternativa para suprir e efetivar o escoamento da produção com maior agilidade e segurança nesse trajeto.

[...] chegaria a Blumenau o vapor *Progresso*, com 22,5 metros de comprimento, 3,34 metros de largura e calado de 70 cm.

Muito festejada, a chegada do barco ocorreu juntamente com a abertura dos primeiros trechos das estradas entre Blumenau e Lages, por onde começou a chegar o gado e sair produtos agrícolas e manufaturados. A colônia passou a ser um entreposto comercial entre o litoral e o planalto. (SANTIAGO, 2001, p. 24).

Lembrando que, nesse período, coincidindo com a chegada do *Progresso*, a região passava também a ser entreposto comercial entre o litoral e o planalto, graças à abertura da estrada que ligava a região ao Planalto Serrano – estrada Blumenau–Lages.

Emil Odebrecht mostrou sua impressão aos companheiros Fritz Mueller, Wilhelm Friedenreich, Carl e Teodoro Kleine:

“[...] Blumenau é tão somente um elo importante na imensa cadeia, por ficar junto ao porto marítimo natural de todas aquelas regiões [...] as distâncias deixarão de ser entrave e no que concerne às despesas de transporte, serão ínfimas, possibilitando relativa prosperidade ao colono”.

Com o crescimento da produção colonial e industrial, reforçou-se a busca deste canal de escoamento da produção. Em 1881, colonos, comerciantes e industriais comemoraram a chegada a Trombudo Central da estrada que ligaria Blumenau a Curitiba. Faltavam apenas 41 quilômetros do total de 170 quilômetros previstos. Enquanto isso, a ligação por terra com Itajaí continuava precária e não era uma prioridade, pois a utilização do rio parecia ser muito mais fácil, rápida e barata.

Meio de chegada do fundador e dos primeiros colonos, o rio Itajaí-Açu continuou sendo a porta de entrada e saída de Blumenau por muitas décadas. A ida e vinda de pessoas e mercadorias era feita entre a cidade e o porto de Itajaí em canoas ou pequenos barcos até 1879, quando passou a operar o vapor *Progresso*. (SANTIAGO, 2001, p. 35).

Por esses tempos, igualmente, foram colocadas inúmeras balsas em vários trechos do rio Itajaí-Açu, para travessia, no local onde atualmente ficam Itoupava Norte, Badenfurt, Passo Manso, Carijós e Ascurra; e balsas que proporcionavam acesso às nucleações da margem esquerda, como Itoupava, rio do Testo, Mulde, Benedito, Cedros, São Pedro, Guaricanas, São Paulo, Rodeio, entre outras.

Com o fortalecimento econômico da região, resultado do aumento das transações comerciais, o *Progresso* não atendia mais à demanda do transporte de cargas e passageiros. Em 1893, a Companhia de Navegação Gustav Ferdinand encomendou um navio maior, na mesma fábrica alemã construtora do vapor *Progresso*. Sua construção foi concluída em 1894, e tinha 28 metros de comprimento, 4,40 metros de largura e 2,10 de altura. Foi batizado de *Vapor Blumenau*. Navegou pela primeira vez em 1895, tendo a bordo o governador Hercílio Luz.



Figura 38 - Porto Fluvial de embarque e desembarque de passageiros - *Stadplatz* da Colônia Blumenau

Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU - Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.

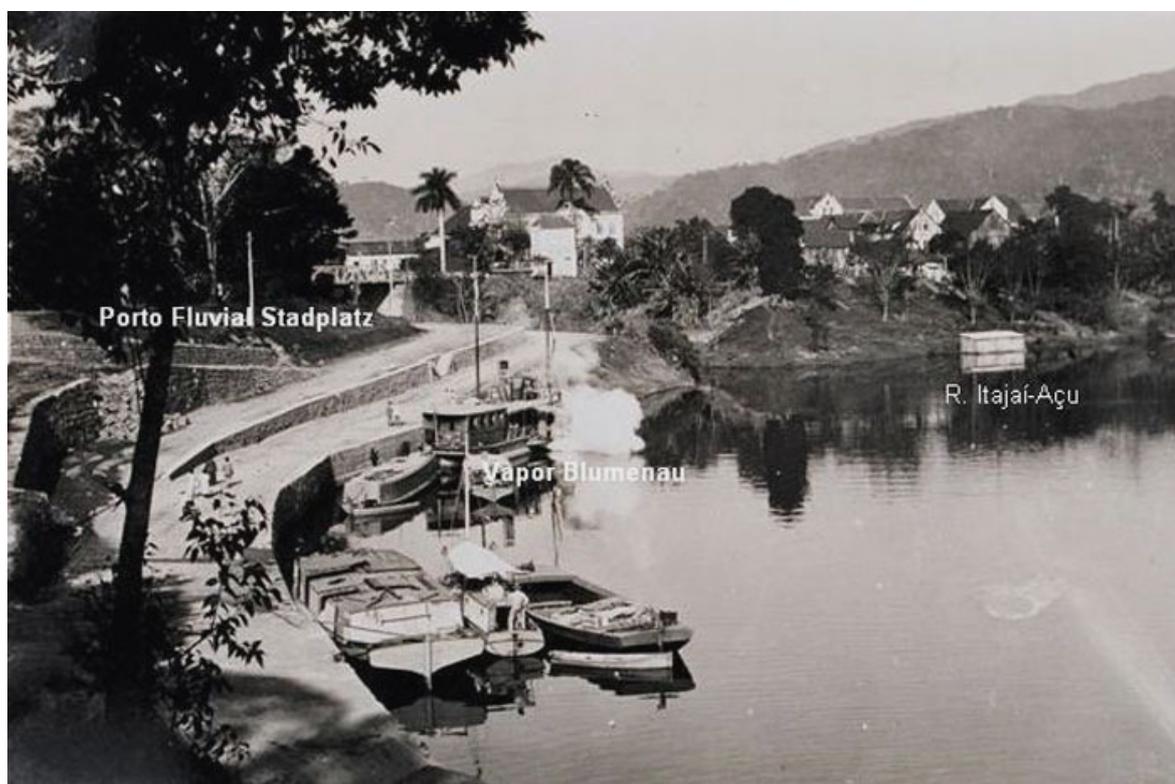


Figura 39 - Porto na foz do Ribeirão Garcia, no rio Itajaí-Açu – Blumenau
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul - Alterado por WITTMANN.

Curiosamente, a citação abaixo foi extraída do Anuário de Itajaí de 1949, afirmando que a construção do navio *Vapor Blumenau* data de 1897, contradizendo historiadores locais, como Petry e Silva, os quais, após verificação de datas e fatos históricos, estão corretos (ANEXO C).

É importante a participação da Companhia Fluvial na história da ferrovia na região. Logo que foi inaugurada a implantação da EFSC, esta incorporou a Companhia Fluvial, que foi munida de uma chata²⁷ de ferro para o transporte do material rodante e outras peças pesadas, para a construção da ferrovia no Vale do Itajaí.

Ao Progresso seguiu-se anos depois um vapor maior, também de rodas, chamado *Blumenau*. Todo o material foi importado, fazendo-se aqui a armação apenas.

A construção deste navio data de 1897. Assim que se fundou a Estrada de Ferro Santa Catarina, para realizar a construção do trecho Blumenau e Hammonia, ela incorporou a Companhia Fluvial e tratou de provê-la de melhor material, além de uma grande chata de ferro para o transporte do material rodante e de outras peças pesadas. (KONDER e SILVEIRA JÚNIOR, 1949, p. 29).

A Estrada de Ferro Santa Catarina construiu um segundo porto na sede da Colônia Blumenau, para que o material pesado para a construção da ferrovia não precisasse passar pelo centro da cidade e separar os embarques e desembarques de pessoas e produtos. O porto situado na Itoupava Seca foi um local estratégico para fazer a baldeação entre os dois meios de transporte que se complementavam, durante pelo menos 45 anos (entre 1909 até 1954 – data da inauguração do trecho ferroviário de Blumenau a Itajaí). Anexas ao porto da Itoupava Seca localizavam-se as oficinas da EFSC.

²⁷ Chata é um tipo de embarcação de pequeno calado e fundo chato que podem ter sua própria propulsão ou não. São conhecidas também de chata as embarcações de serviço em portos, seja para a dragagem, carga e descarga de navios ou abastecimento de óleo.



Figura 40 - Porto fluvial de embarque e desembarque de carga - Itoupava Seca, da Colônia Blumenau

Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2005.

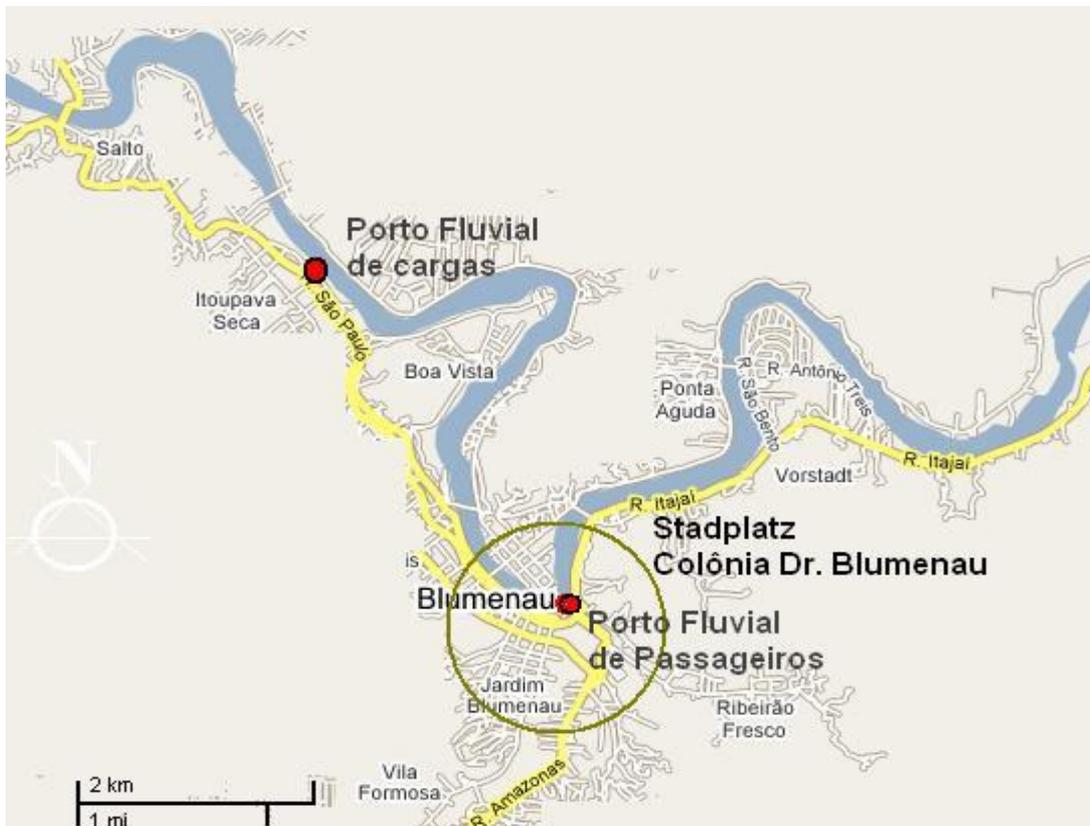


Figura 41 - Localização do porto fluvial de embarque e desembarque de carga e de passageiros – Colônia Blumenau

Fonte: GOOGLE MAPS, 2006 - Alterado por WITTMANN.

De acordo com a narração de Marcos Konder, no anuário de Itajaí de 1949, a Companhia Fluvial teve concorrente. A empresa, de propriedade de Henrique Grewsmühl, de Blumenau, e Luiz Altenburg, de Gaspar, tinha um rebocador chamado “Jahn” (1889) e diversas peruas de reboque. Mais tarde, a Companhia Fluvial incorporou esta empresa e ficou sozinha em campo.

No dia 9 de setembro de 1904 foi comemorado o Jubileu de Prata do vapor *Progresso*, celebrando seus 25 anos de viagens entre Itajaí e Blumenau. Todo embandeirado e ornado com palmitos e flores foi recebido com grande festa, no porto do *Stadplatz* de Blumenau.

Mesmo com a presença da estrada de rodagem entre Itajaí e Blumenau, de apresentação muito rudimentar e em condições precárias, a empresa de navegação fluvial não sentia a concorrência com o transporte por terra. O transporte fluvial ainda era mais econômico, rápido e seguro. Esta afirmativa é avalizada pelo Sr. Marcos Konder, no anuário de Itajaí de 1949, conforme citação abaixo. A Empresa de Navegação Fluvial complementava o transporte ferroviário para o escoamento da produção. A ferrovia promovia a ligação entre as principais nucleações do vale acima e destas ao porto fluvial da sede da colônia. Esta parceria aconteceu até 1954, data da inauguração da ferrovia até Itajaí.

Surgiu então a estrada de rodagem entre Itajaí e Blumenau, a princípio com condições precárias, dando passagem apenas a fordecos antigos, mas essa concorrência terrestre não fazia mossa à navegação fluvial, porque conduzia apenas passageiros continuando a carga com o rio, que era sempre a via de comunicação mais barata. Tanto assim que se formou outra empresa fluvial: Juvêncio Tavares d’Amaral e Cap. Adolfo Germano de Andrade, para a condução de carga. (KONDER e SILVEIRA JÚNIOR, 1949, p. ??).

Quando a estrada de rodagem sofreu melhorias e aumentou a frota de caminhões de carga e ônibus, “a via fluvial, embora mais em conta, começou a sentir os efeitos da concorrência terrestre, mesmo porque o transporte da mercadoria era feito da casa do vendedor à do comprador, não ficando sujeito a avarias, faltas e roubos”. (ANUÁRIO DE ITAJAÍ, 1949).

De acordo com o relatório de Marcos Konder, no Anuário de Itajaí de 1949, (ANEXO C) houve um incremento no negócio de madeiras para a Argentina; tudo se reajustou e surgiu a necessidade de criar linhas de navegação fluvial para o transporte desse produto extrativo, de Blumenau ao porto de Itajaí. Apesar disso, o transporte terrestre continuou com intensidade, uma vez que era buscada madeira

até no oeste catarinense, especialmente em Caçador. A situação se agravou para as empresas de navegação quando o governo argentino cessou os negócios de madeira e as empresas fluviais se encontraram em dificuldades para manter seu tráfego. Algumas ações foram usadas para tentar baixar as tarifas da madeira, mas um poder mais alto se levantou:

- a) a alta dos salários dos tripulantes;
- b) o aumento do número da tripulação;
- c) a intervenção da estiva em Blumenau e Itajaí para as empresas fluviais, que jamais estiveram sujeitas a semelhante regime;
- d) a concorrência do transporte feito por caminhões e ônibus, e melhorias nas rodovias.

Exceto a Companhia Fluvial da Estrada de Ferro Santa Catarina, que permanecia atuando com o transporte ferroviário – embora este já estivesse sendo apontado como deficitário – todas as demais empresas de transportes fluviais pararam suas atividades.

[...] amarram as suas lanchas e as suas embarcações de reboque para deixá-las apodrecer e converter-se em lenhas e sucatas. Encerrou-se talvez para sempre uma página gloriosa do nosso rio, fadado a ser agora uma simples correnteza a levar ao mar aguapés e à cidade pequenas embarcações com lenha, e servir de elemento para as redes de espinhel dos pescadores ribeirinhos [...].(KONDER e SILVEIRA JÚNIOR, 1949, p.??).

Será mais bem detalhada, na seqüência deste trabalho, a relação existente entre a Empresa de Navegação Fluvial e a Estrada de Ferro Santa Catarina.



Figura 42 - Porto Fluvial de embarque e desembarque de passageiros – *Stadplatz* da Colônia Blumenau I

Fonte: FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU - Arquivo Histórico José Ferreira da Silva.



Figura 43 - Porto marítimo em Itajaí. Detalhe do Vapor Blumenau atracado, início do século XX

Fonte: <http://adventismo.blogspot.com/2006/03/captulo-3-em-terras-tupiniquins.html>

O transporte fluvial foi uma extensão, por longo tempo, do transporte ferroviário na região do Vale do Itajaí. E durante um período o Vale do Itajaí tinha em funcionamento os transportes rodoviário, ferroviário e fluvial.

Conforme relatado, a elite local viabilizou o escoamento da produção partindo do porto fluvial ao porto marítimo, pelo transporte de cargas e passageiros em vapores que trafegavam no Rio Itajaí-Açu. Situação que não foi resolvida para as distâncias a serem percorridas entre núcleos urbanos situados acima da sede da Colônia. Desde os primeiros anos de existência da Colônia, a elite local tinha planos de efetivar um meio de transporte eficiente, seguro e moderno para a época, para promover o desenvolvimento econômico por meio do pronto escoamento da produção e a fácil locomoção entre os vários núcleos urbanos do Vale do Itajaí.

Em 1898, a Lei nº 392, de 20 de setembro, concedeu a construção de uma ferrovia ligando a sede da Colônia Blumenau à nucleação urbana de Aquidaban (Apiúna) ao engenheiro Friederico Von Ockel. Vem a Blumenau o engenheiro alemão Soliz, para estudar o projeto. A Lei nº 430, de 11 de outubro de 1899, prorrogou o prazo para a assinatura do contrato de construção da ferrovia até 31 de dezembro de 1900. O engenheiro, certo do prazo para início, lançou a primeira estaca da construção no dia 18 de dezembro de 1899, em um evento solene, com a presença de representantes das lideranças locais, estaduais e do público em geral.

Depois de ter sido assegurado todo o apoio possível, por parte do Estado e da Câmara Municipal, do Cônsul Geral da Alemanha Von Zimmer e da Companhia Colonizadora Hanseática e depois de muitos esforços, conseguiu-se a fundação, em Berlin, de um sindicato, a cuja frente estavam os bancos de Bleichroeder e Warschauer que puzeram à disposição um capital de 9 milhões de francos para a construção do "tram-way" a vapor Blumenau-Aquidaban e da Estrada de Ferro Saguáçu-Joinville-Jaraguá. A confecção dos trabalhos técnicos foi confiada à firma Arthur Koppel, de Berlin. Como representante do Sindicato deverá chegar, nos próximos dias, o senhor Conselheiro Von Hagen, que já embarcou em Hamburgo, a 30 de novembro, no vapor "Paranaguá". Engenheiro Friederico Von Ockel.- No ato do lançamento da estaca inicial. (SILVA, 1969, p. 87).

Por falta de capital, o prazo da concessão caducou e as obras não passaram da estaca inicial.



Figura 44 - Lançamento da pedra fundamental na implantação da linha férrea. Concessão fornecida a Friederico Von Ockel (final século XIX)
Fonte: PETRY, 2000.

A ferrovia sempre fez parte dos planos e projetos dos primeiros administradores e das lideranças locais do Vale do Itajaí. Apresentamos esta cronologia de maneira reduzida, com o intuito de ilustrar a narrativa e apresentar um preâmbulo sobre a construção e depois, no decorrer de sua história, a desativação da EFSC, resultado de uma seqüência de ações pretéritas na história do assentamento dos imigrantes e a formação das várias nucleações na região. Mesmo que os núcleos urbanos, aparentemente, estivessem isolados, tinham ligações econômica, social, cultural e espacial muito fortes com a sede da Colônia Blumenau.

Em 1895, quando a Sociedade Colonizadora Hanseática foi agraciada com a concessão de 600 mil hectares compreendidos em toda a bacia do Rio Hercílio, teve início a colonização do Vale do Itajaí do Norte. Foi determinante essa decisão, diante da certeza da construção de uma ferrovia que promovesse a ligação entre aquela vasta zona, ponto de convergência de vultoso número de novos imigrantes, e a sede da Colônia Blumenau.

4 ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA – EFSC

4.1 A CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO ANTES DA EFSC

O advento da locomotiva a vapor foi a mais revolucionária das conquistas tecnológicas do século XIX. O traçado das linhas férreas fez surgir outras tecnologias oriundas da engenhosidade do homem, como túneis, viadutos e pontes. A ferrovia influenciou direta e indiretamente o desenvolvimento tecnológico e o desenvolvimento em diversos setores: dos transportes, sistema urbano, áreas econômica, social e política.

4.1.1 O primeiro veículo automotor a vapor

Muitos anos antes da publicação do uso da máquina a vapor em um veículo de transporte, o homem já vinha desenvolvendo pesquisas para o uso desse engenho (inventado por James Watt) nos transportes terrestres. Diferentes publicações indicam a data de 1796 como o momento em que o francês Nicolas Cugnot construiu um veículo automotor, hoje reconhecido como o precursor das locomotivas. Este invento, na prática, não teve qualquer utilidade, mas teve sua importância para o início do desenvolvimento dos estudos para o aperfeiçoamento de um veículo automotor a vapor, no transporte de pessoas e mercadorias. Foi com o invento de Cugnot que pela primeira vez o homem conseguiu movimentar-se sem a ajuda da tração animal.

4.1.2 A primeira locomotiva

Em 1803 ou 1804 (as datas se alternam nas fontes bibliográficas), na Grã-Bretanha, Richard Trevithick combinou a tração a vapor com rolamento sobre trilhos de ferro, construindo a primeira locomotiva da história. Trevithick construiu a *New Castle*, destinada a puxar vagões de minério sobre uma linha férrea de 15 quilômetros de extensão. Em um teste, próximo de Merthyr, no País de Gales, *New Castle* transportou 10 toneladas de ferro, 5 vagões e 70 homens sobre uma via em Pennydarran.

Quatro anos mais tarde, em Londres, Trevithick montou uma linha férrea circular, na qual colocara a nova locomotiva, nomeada *Catch me who can* (segure-me quem puder). Ela puxava uma carruagem. Foi usada como entretenimento, ao preço de 1 *shilling* o passeio de uma volta. O fato atraiu muitos interessados e curiosos em experimentar a novidade.

4.1.3 A locomotiva a vapor

A locomotiva a vapor foi um dos engenhos oriundos da grande motriz da Revolução Industrial – a máquina a vapor. Na época em que surgiu, no início do século XIX, era a novidade tecnológica que impressionava tanto quanto as viagens espaciais no fim do século XX. Muitas pessoas se assustavam, temendo que viajar a uma velocidade maior que um cavalo a galope fizesse mal à saúde. Por volta do início do século XX, o trem a vapor já se firmava como o mais sofisticado meio de transporte terrestre.

4.1.4 A primeira ferrovia no Brasil

A notícia do sucesso do trem e das ferrovias na Europa não demorou a chegar ao Brasil. Ao Vale do Itajaí chegou com os primeiros imigrantes.

Esse instinto de mobilidade e de avanço para o interior, por terra e por água, pelos trilhos, veredas e estradas, as gerações contemporâneas da invenção do caminho de ferro deviam recebê-lo, intato, das gerações dos sertanistas e bandeirantes que, por sua vez, o haviam recolhido dos índios, e cuja sede de riqueza, de conquista e dominação concorreu para estimular as correrias e incursões pelo sertão, inaugurando uma fase histórica das mais fecundas para a unidade nacional. Diego Feijó, paulista, com sua lei de 31 de outubro de 1835, foi o profeta e o anunciador dessa nova geração de bandeirantes; e o Barão Mauá, o primeiro realizador que, pôr sua própria iniciativa, deu o impulso inicial à obra de penetração, lançando em 1854, rumo à Serra do Mar, os primeiros trilhos de estrada de ferro. (AZEVEDO, 1953, p. 36).

No dia 31 de outubro de 1835, o Regente Diogo Antônio Feijó baixou um decreto assegurando privilégio exclusivo, pelo prazo de 40 anos, para as companhias que se interessassem em construir uma estrada de ferro da capital do Império para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. A idéia não foi levada adiante, pois não houve ninguém que aceitasse o desafio.

Em 1852, o Governo concedeu a Irineu Evangelista de Sousa, o Barão e, posteriormente, Visconde de Mauá, o privilégio de construir uma ferrovia entre a praia da Estrela (atual estação de Barão de Mauá) e a Raiz da Serra de Petrópolis. Em maio de 1854 inaugurou-se o trecho inicial, da praia da Estrela até a localidade de Fragoso. Nesse período, a colônia de Blumenau estava em franca expansão, com a proliferação de núcleos ao longo dos leitos fluviais que compunham a bacia do Itajaí-Açu.

A febre de construção de novas linhas era intensa nas primeiras décadas do século em todo o território nacional. A importância política e econômica de um município era evidenciada pelos trilhos do trem em seu território.

E não foi diferente no Vale do Itajaí, onde as lideranças locais buscaram meios de concretizar o projeto da ferrovia, desde as primeiras décadas de colonização, efetivada, finalmente, no início do século XX, como resultado da ação de vários fatores.

Quisera volver ao saudoso passado, quisera ter um casco novo, uma máquina em bom funcionamento, para fazer um pouco mais pela grandeza de sua amada Blumenau. Sente-se acanhado com as facilidades de trabalho e cooperação dos dias hodiernos. Nos idos tempos de navegação fluvial era ele verdadeiro ídolo das populações de Blumenau e Itajaí. Era nosso trem de ferro, transportando em seu bojo as riquezas desta fluorescente região, era nosso ônibus principal, conduzindo em sua cabine os passageiros apressados, que tinham a necessidade de chegar a Itajaí no mesmo dia; era nosso caminhão reboque, puxando atrás de si meia dúzia de lanchas carregadas de madeiras, que, nos longínquos países importadores, serviam de seta indicatória do progresso que selava o futuro das regiões exportadoras. (MATTOS, 1968, p. 83).

4.2 IDEALIZADORES E TRAMITAÇÕES LEGAIS

Até o momento da chegada dos primeiros 17 imigrantes à foz do ribeirão Garcia²⁸, em 1850, não existiam nucleações urbanas organizadas, exceto o assentamento de uma ou outra família oriunda do planalto serrano ou do litoral.

Ainda nos tempos da colônia, Dr. Blumenau apontava o isolamento como um dos fatores restritivos ao crescimento econômico e fazia diversos esforços para ver aberta uma estrada ligando a cidade às grandes fazendas de gado de Lages e Curitiba. (SANTIAGO, 2001, p. 35).

Foram abertas as primeiras picadas e feito o reconhecimento do sítio da bacia do Vale do Itajaí por meio de expedições próprias, sob o comando de

²⁸ Local do porto fluvial no *Stadplatz*.

engenheiros e agrimensores alemães. Pela necessidade de fazer antes os caminhos para a acessibilidade dos colonos e viajantes às áreas em que não existiam rios e ribeirões, principais vias de acesso e estruturadoras²⁹ fundiárias durante o processo de assentamento dos primeiros núcleos urbanos.

Segundo Lago (1968, p. 201), a colônia nasceu como uma empresa agrícola com vistas ao desenvolvimento industrial. Nasceu impregnada dos “novos tempos”. A localização determinou sua função desde o início, de entreposto comercial e de centro preferencial de investimentos aplicados no setor da economia industrial. O fundador, desde os primeiros anos de fundação, tinha planos de criar vias de escoamento da produção das propriedades rurais e promover a ligação da região com outras regiões e com o porto marítimo. Passados alguns anos após a fundação, a colônia apresentava certo desenvolvimento econômico, pela comercialização do excedente agrícola das propriedades coloniais e o surgimento de pequenas indústrias familiares. A divisão do trabalho sempre esteve presente na colônia. Vidor (1995, p. 37) afirma que o objetivo socioeconômico da implantação dos núcleos era o de produzir (produção agrícola x transformação industrial) e inserir esses grupos no mercado nacional. Silva, igualmente, comenta sobre o perfil social dos primeiros anos de fundação da colônia.

Foi pensamento do Dr. Blumenau, [...] e retornou aos propósitos, que haviam inspirado a sua vinda ao Brasil, e que consistiam na idéia de organizar uma grande colônia com imigrantes alemães, que fossem proprietários dos lotes por eles escolhidos, dedicando-se ao cultivo da terra e, sempre que possível, industrializando os produtos da sua lavoura e criação, por conta própria, com absoluta liberdade e iniciativa. (SILVA, 1972, p. 205).

É pertinente, para o entendimento dos fatos aqui expostos, a análise de Vidor (1995, p. 37) sobre a espacialização dos representantes das classes sociais na colônia, nos primeiros anos de fundação.

Em Blumenau a hierarquia social foi estabelecida desde o início e as pessoas eram designadas para o espaço geográfico de acordo com seu aporte profissional pela administração local: os agricultores colocados longe da sede administrativa, os artesãos, os comerciantes e os burocratas no centro da colônia. (VIDOR, 1995, p. 37).

²⁹ De acordo com Siebert (1996, p 54), a caracterização geomorfológica da bacia do Itajaí-Açu, com vales íngremes e multidigitados, a imperiosa necessidade de assegurar ao agricultor o acesso à água e o interesse em manter cada lote o mais próximo possível da sede da colônia condicionaram a estrutura fundiária da região, baseada em estreitos lotes coloniais.

Com o desenvolvimento social e econômico da região, segundo Vidor (1995, p. 38), a estratificação socioeconômica se torna mais complexa com a sedimentação do colono, do comerciante e do industrial. Após um período relativamente curto, surge toda a hierarquia que reflete a divisão social do trabalho, pela oposição cidade/campo.

Fica evidenciada a conclusão de Vidor nesta publicação do periódico de Blumenau em Cadernos, tomo XXII, n.4, maio de 1981.

“O COLONO E O AUTOMÓVEL (VISÃO MIÓPICA)”.

O malfadado colono no Vale do Itajaí sempre foi uma vítima dos pseudo-progressistas.

O colono, diga-se de passagem, foi o verdadeiro esteio, o moto-propulsor de todo o progresso do Vale do Itajaí. Vítima de toda série de contingências, sobreviveu, porque a sua própria resistência ao meio era a condição básica para a sobrevivência do vale. Apreciado um certo exagero, achava-se, em outras épocas, que o colono deveria ser limitado a um trabalho exaustivo, andar de pé no chão, não permitir-se que se educassem, a fim de jamais haver o perigo de faltar alimento na cidade.

Com o aparecimento do automóvel, naturais eram as aspirações de todos de poderem possuir um carro. Os negociantes das colônias eram os primeiros a adquirir, ou sob forma de carro ou sob forma de caminhão. Aos poucos os colonos mais abastados também tentavam entrar na posse do veículo.

Estranha, entretanto, foi a reação de certos cidadãos, principalmente alguns mais ilustrados, e, entre esses, inclui-se um cidadão da época que, devido à relativamente pouca capacidade, era favorecido com um cargo público.

Este senhor declarou, certa vez, na presença do articulista, o seguinte: *É preciso que se crie uma associação de classe que exerça pressão para que os colonos deixem de ter as manias de certos modernismos, como é o caso de possuírem automóvel. Esta mania de modernismo põe em perigo a sobrevivência da cidade de Blumenau.* Sem comentário... (O COLONO, 1981, p. 152).

Atuando por um lado, junto ao mercado, por outro a Associação Comercial buscava formas de melhorar o escoamento dos produtos locais. No dia 20 de dezembro de 1907, uma locomotiva importada da Alemanha testou os trilhos da estrada de ferro do bairro Altona. A previsão era que em um ano estivesse concluído o trecho Blumenau-Indaial. Naquele ano, Blumenau tinha 45.089 habitantes. A população urbana era de apenas 1.516 pessoas. (SANTIAGO, 2001, p. 47).

Em 1907, quando se iniciaram as obras da EFSC, com a construção do primeiro trecho ferroviário – de Blumenau a Warnow, Blumenau tinha 45.089 habitantes. Destes, somente 1.516 formavam a população urbana, da qual faziam parte os representantes da elite da época. 96,64% da população total da Colônia Blumenau era de colonos. E nesta fatia de 3,36% estavam as lideranças que efetivamente buscaram meios para a implantação da ferrovia no Vale do Itajaí,

inseridas em um recorte de tempo que refletia mudanças sociais na região. O que, conforme Santiago observa, igualmente ocorreram em outras regiões, e também na Europa.

A euforia da virada de século embalava o mundo. A Europa vivia um período de franco desenvolvimento econômico, fruto da definitiva consolidação da Revolução industrial. A cultura do velho continente também fervilhava no rastro das mudanças sociais, buscando alternativas para o crescente distanciamento econômico entre a burguesia dominante e o proletariado que surgira com a urbanização e as indústrias. (SANTIAGO, 2001, p.38).

Dentro desse novo contexto social e econômico, o comércio entre a cidade e o campo aumenta por meio da comercialização de produtos, como ferramentas, banha, açúcar, tábuas, carne de porco e conservas, charutos, farinha de mandioca, erva-mate, produtos têxteis e confecção, manteiga, sementes, utensílios, sal, entre outros.

Paul Singer, em excerto de seu livro publicado na revista Blumenau em Cadernos, tomo XXVII, nº 4, abril de 1986, diz que o setor industrial ligado diretamente à produção agropecuária cresceu em ritmo célere entre 1883 e 1897³⁰, e no período entre 1890 e 1910 (quando ocorreu todo o processo da implantação ferroviária no Vale do Itajaí) o desenvolvimento industrial foi mais lento que o da década anterior. Singer afirma que uma das causas desse declínio é a saturação relativa do mercado, enfatizando que o primeiro surto industrial esgotou as possibilidades imediatas de mercado. Singer afirma que o crescimento de Blumenau, como já acentuamos, passou a depender cada vez mais do aumento vegetativo da população. Havia o mercado das demais colônias.

Outro aspecto do mesmo problema é que algumas economias externas, indispensáveis ao desenvolvimento industrial, vão sendo criadas neste período, preparando o terreno para o avanço a partir de 1910. Uma destas é o sistema viário. Uma indústria cujo mercado se estende por vasta extensão geográfica (só o município de Blumenau tinha mais de 10.000 km²) e que conta, como clientes, com pequenos camponeses que não se agrupam em aldeias, mas vivem em suas propriedades, só pode expandir-se à base de uma bem articulada rede de transportes. É interessante assinalar que esta foi sempre uma das preocupações principais das autoridades do município, que o adotaram, no dizer do Prefeito Paulo Zimmermann (em 1921) da “maior e melhor rede de estradas de todos os municípios do Brasil, tomando em consideração a extensão e população do município”. Em 1928

³⁰ As cervejarias passaram de 8 para 13; os engenhos de açúcar, de 150 para 262; e as serrarias, de 38 para 46; olarias de 12 para 29; e houve o surgimento da indústria tipicamente urbana: tecelagens, gráficas, fábricas de sabão, de meias.

havia, em Blumenau, 3.864,7 km de estradas de rodagem, 45 pontes de mais de 30 metros, 800 de 15 a 30, 2.400 de menos de 15 m, etc. Em 1945 iniciou-se a construção da E.F. Santa Catarina, a qual ficou pronta em 1909 e depois foi prolongada, desempenhando papel de destaque na interligação de Blumenau com o Vale do Itajaí. (SINGER, 1986, p.128).

Este efervescer comercial, o surgimento do embrião da indústria urbana e o desejo de ampliar o mercado conectando comercialmente os núcleos urbanos do Vale do Itajaí motivaram as lideranças locais e situadas no *Stadplatz*, formadas pelos principais comerciantes, artífices, industriais e alguns poucos colonos mais bem-sucedidos que tinham interesses. Passaram a buscar ações concretas para melhorias mais acentuadas e efetivas no sistema de transportes. As novas lideranças oriundas deste novo momento social, a exemplo das antigas lideranças que estavam organizadas na *Kulturverein* (formada por colonos e comerciantes) – Sociedade de Cultura, fundam, então, a Associação Comercial e Industrial de Blumenau – ACIB. Essa entidade representou os interesses da nova elite blumenauense do início do século XX, no momento em que é bem definida a segregação social e a dicotomia campo/cidade, no surgimento da indústria e no fortalecimento do comércio local.

No início da povoação, as lideranças locais apresentavam planos voltados para as melhorias da rede de estradas e picadas, perspectiva da adoção do transporte a vapor via fluvial e a implantação do transporte ferroviário. Porém, parte destes planos não foi viabilizada de imediato, como a implantação da ferrovia ainda no século XIX, porque não havia recursos necessários.

Houve outras ações de melhorias nos meios de transporte, movidas pela ambição de promover o desenvolvimento econômico da região. Entre elas, a implantação de empreendimentos particulares, como no caso da construção do cais do porto fluvial, em 1898³¹, e a concessão fornecida a Friederico Von Ockel para a implantação de uma linha férrea entre a sede da Colônia Blumenau e Aquidaban (atual Apiúna), ainda no século XIX.

A ACIB e a Companhia Colonizadora Hanseática tiveram uma participação relevante na efetivação da ferrovia no Vale do Itajaí.³²

³¹ O superintendente *Otto Stutzer* criou bônus, sob a forma de empréstimos, em cédulas nos valores de 100, 200, e 500 réis, para aplicar na melhoria de obras públicas, dentre elas, a construção do cais do porto fluvial no centro da cidade. (PETRY, 2000, p. 112).

³² Este comentário e a história de ACIB tem relevância nesta pesquisa, pois trata-se de um dos agentes que acompanham a história da EFSC, durante o período de funcionamento e erradicação.

4.2.1 Associação Comercial e Industrial de Blumenau – ACIB

Com o fortalecimento comercial e industrial na colônia, a *Kulturverein* – Sociedade de Cultura, associação dos principais colonos fundada em 1869, não atendia mais às expectativas da nova elite blumenauense.

Mesmo existindo já a divisão de trabalho na colônia desde a fundação, há um momento em que fica mais nítido o papel do produtor, mão-de-obra (colono, agricultor), o comerciante (atravessador) e o industrial (transformador), sem contar agora com a formação de uma massa de trabalhadores que passam igualmente a trabalhar na indústria que emerge. Com a distinção de classes sociais mais evidenciada, e a definição da estrutura social para a produção do capital, surge a necessidade de mudar o perfil da associação que representa esta nova liderança econômica e política na Colônia Blumenau. As novas lideranças da colônia fundam, então, em 5 de novembro de 1901, a ACIB - Associação Comercial e Industrial de Blumenau, atual Associação Empresarial de Blumenau. Esta associação tinha, naquele momento, início do século XX, como principais objetivos:

- a) aumentar os lucros sobre a compra de produtos adquiridos dos colonos a um custo menor³³;
- b) desenvolver o comércio dentro dos núcleos urbanos afastados, por meio da venda de utensílios domésticos e para a lavoura;
- c) padronizar, aumentar a qualidade do produto industrializado na indústria local e fiscalizar a qualidade da matéria-prima oriunda dos colonos, atrelando esta condição ao seu valor;

³³ De acordo com Santiago (2001, p. 44), esta questão foi debatida na época pela imprensa escrita. O primeiro presidente da ACIB – Sr. Salinger tentou dissipar os rumores de que a iniciativa da criação da associação era uma conspiração dos comerciantes com a finalidade de pagar ainda menos aos colonos pelos seus produtos. A preocupação dos agricultores era traduzida pelo jornal *Blumenauer Zeitung*, que em uma de suas edições daqueles dias relatava: “Hoje é preciso trabalhar o dobro para ter o mesmo ganho que o agricultor tinha diariamente, há três anos”. Os colonos tinham razão sobre sua desconfiança, ao analisarmos esta narrativa de Santiago (2001, p. 46): Em 1904, por exemplo, os fabricantes de manteiga atravessavam grande crise. Além das geadas, que prejudicavam a produção do leite, o preço do produto vinha sofrendo séria concorrência, e sua cotação no mercado caía. A Associação empenhou-se no sentido de obter melhores preços junto aos colonos, solicitando que estes se esforçassem para oferecer um produto impecável. No ano seguinte, houve grande dificuldade em comercializar a manteiga produzida em Blumenau nos mercados do Rio de Janeiro e São Paulo. A entidade decidiu reduzir o preço do produto, passando a pagar aos colonos R\$500 em vez de R\$800 por quilo.

- d) melhorar os caminhos e estradas entre os vários núcleos urbanos da colônia e desta para outras regiões, para o rápido escoamento dos produtos industrializados;
- e) viabilizar a construção de uma ferrovia na região;
- f) inserir representações políticas locais no cenário político estadual e nacional.

Participaram dessa primeira assembléia de fundação, como sócios-fundadores, os senhores Herman Sachtleben, Henrique Probst, Alwin Schrader (Prefeito), Ricardo Scheeffe, Friederich Blohm, Bruno Hering, Hermann Hering, Paul Husadel, Ferdinand Schrader, Caetano Deeke, Wilhelm Nienstedt, G. Arthur Koehler, Pedro Christiano Feddersen e Gustav Salinger.

A principal motivação que reuniu as lideranças locais foi a possibilidade de juntas poderem ter mais força para reivindicar ao governo a abertura e manutenção de melhores vias de escoamento da produção local, fixar bons preços de compra junto aos colonos e de venda dos produtos manufaturados nos mercados externos. (SANTIAGO, 2001, p. 45).

O primeiro presidente da ACIB foi o cônsul alemão Gustav Salinger, sócio do Cel. Feddersen. A associação teve no ato da fundação a adesão de 34 empresas associadas.

Pedro Christiano Feddersen viajou em 1904 para a Europa, onde entrou em contato com possíveis interessados no projeto da ferrovia, mostrando e destacando a estes todas as vantagens da sua construção no Vale do Itajaí. Teodoro Lüders elaborou estatísticas para Feddersen levar para apresentar aos pretensos parceiros europeus.

De acordo com Santiago (2001, p. 41), a primeira missão dos novos diretores da ACIB foi a de buscar entendimento com os líderes da *Kulturverein*, pois se tratava da sociedade associativa mais forte da cidade, que unia agricultores e comerciantes, e nesta última estavam somente os comerciantes.

4.2.1.1 O perfil de dois representantes das novas lideranças blumenauense

Finalmente, a estratificação sócio-econômica se torna mais complexa com a sedimentação do agricultor, do comerciante e do empresário industrial. Assim, dentro de um período bastante curto, toda a hierarquia, compreendendo a divisão social do trabalho, estava implantada pela oposição cidade/campo. (VIDOR, 1995, p. 38).

Surgem lideranças em Blumenau, no período que antecede a construção da EFSC, no final do século XIX e início do século XX, e a descrição de suas ações, ilustrando o desenvolvimento dos fatos analisados neste trabalho. Alguns nomes se destacaram como empresários e depois como políticos atuantes no interesse econômico da região. Escolhemos as biografias dos senhores Busch e Feddersen, dois atores co-responsáveis pelo momento de mudança social, em que os comerciantes e industriais “rompem” com os colonos. O Sr. Busch foi o empresário pioneiro que explorou comercialmente o primeiro ônibus público em Santa Catarina e Blumenau, como também a pessoa que importou o primeiro automóvel na região, no início do século XX, e o Cel. Feddersen foi o mentor político da implantação da ferrovia EFSC.

4.2.1.1.1 Frederico Guilherme Busch

Busch chegou a Blumenau em 1888, com 22 anos, tendo nascido em Santo Amaro da Imperatriz.

Ao se instalar na cidade, abriu um comércio que exportava manteiga, queijo, banha e outros produtos oriundos da produção das propriedades coloniais localizadas nos núcleos urbanos. Após um período atuando como comerciante na cidade, Busch investiu o excedente do comércio na indústria, criando fábrica de fósforo, charutos, manteiga e banha.

Com a intenção de automatizar a manufatura de fósforo, instalou a primeira usina hidrelétrica da cidade e do Estado. O excedente da produção de energia elétrica ele passou a comercializar e vender a outros industriais, comércios e até para a administração pública.

Em 1903, Busch adquiriu o primeiro automóvel, importado dos Estados Unidos da América.

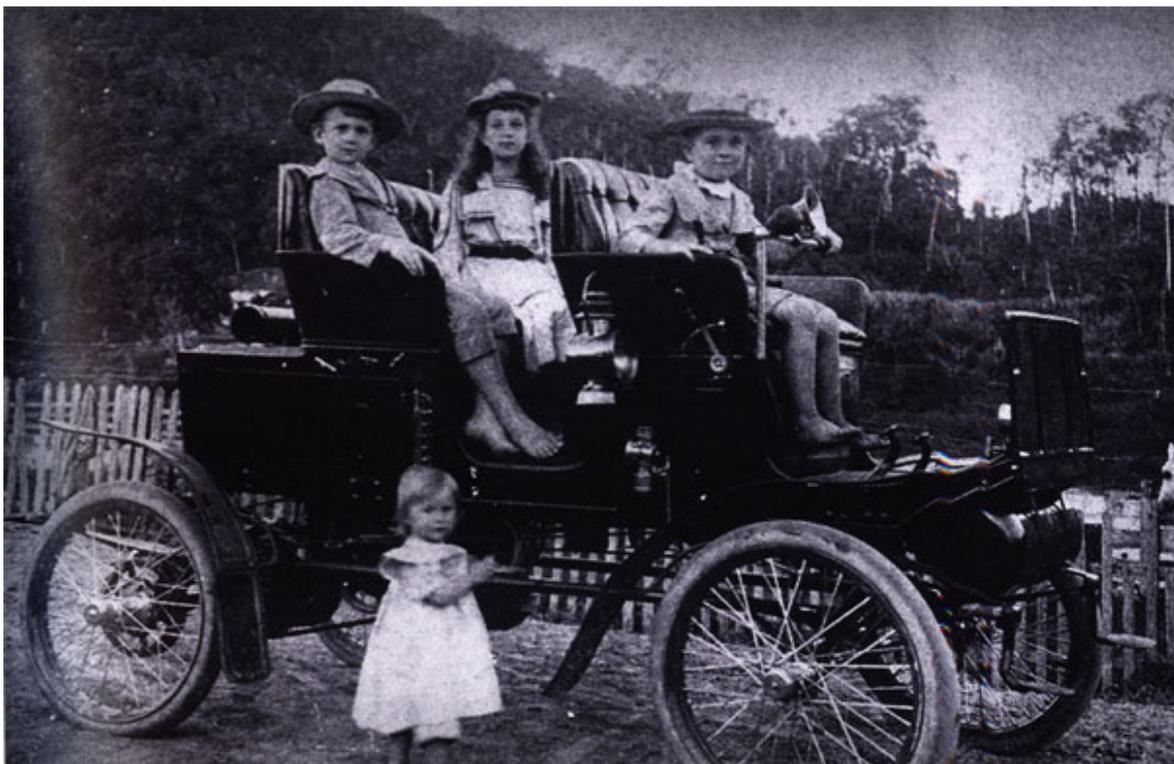


Figura 45 - Primeiro carro da região, importado por Frederico Busch (1903)
Fonte: SANTIAGO, 2001.

Foi publicada uma nota, na revista Blumenau em Cadernos, tomo IX, maio de 1968, n.5, p. 100, comentando sobre o primeiro automóvel e o desejo de ter uma ferrovia no Vale do Itajaí. Transcrição a seguir.

Foi nas ruas de Blumenau que começou a rodar o primeiro automóvel que Santa Catarina viu. Isso foi em 24 de setembro de 1903. E quem importava o revolucionário veículo da América do Norte fora o senhor Frederico Guilherme Busch. A respeito, o “urwaldsbote” nº13 daquele mês e ano publicava a seguinte nota: “os modernos meios de comunicação já estão invadindo o sertão. Na semana passada, podemos ver pela primeira vez, nas ruas de Blumenau, um veículo automotor. O proprietário desse meio de transporte é o Sr. Frederico Busch, que adquiriu na América do Norte. A nossa civilização está progredindo. Ainda há bem pouco tempo, o velocípede era, aqui, uma curiosidade e agora já temos inúmeros deles. Até já nos acostumamos a ver senhoras montadas em velocípedes. Do velocípede passamos agora para o automóvel. Infelizmente ainda falta o mais necessário: a estrada de ferro. Quando será que ouviremos seu apito?”

Com o objetivo de melhorar o transporte dos produtos que importava e exportava e aumentar seus lucros, Busch colocou em operação, em 1913, o primeiro barco com motor de combustão a trafegar entre Blumenau e Itajaí, o *Gustav*. Esta embarcação transportava passageiros e fazia a viagem em menor tempo que os concorrentes a vapor. Realizava a viagem de ida e volta a Itajaí no mesmo dia.



Figura 46 - Primeiro ônibus

Fonte: MUSEU VIRTUAL DO TRANSPORTE URBANO, 2007.

Em 1914, Busch colocou em funcionamento o primeiro ônibus da cidade e do Estado. O ônibus tipo Jardineira tinha 12 lugares para passageiros sentados e mais um em pé, fazendo a ligação entre o *Stadplatz* e o bairro Altona, atual Itoupava Seca.

Frederico Guilherme Busch foi um dos gestores da Empresa Industrial Garcia, entre 1901 e 1906, uma das maiores empresas têxteis do País nesse período. Faleceu em 1943, aos 77 anos. Os negócios foram assumidos pelo filho, Júnior, que mais tarde foi prefeito da cidade nos anos de 1945 a 1946, 1947 a 1951 e 1956 a 1961, permanecendo como membro importante da elite regional e local.

4.2.1.1.2 Pedro Christiano Feddersen

Segundo Silva (1972, p. 104), Pedro Christiano Feddersen chegou à Colônia Blumenau como colono, em 1879. Já Zuege (1975, p. 36) menciona que o Cel. Feddersen havia se estabelecido comercialmente em Santos e São Paulo, e que lá, por motivos desconhecidos, não teve sucesso, resolvendo mudar-se para a Colônia Blumenau em 1879.

Em Blumenau, Feddersen foi funcionário da Companhia Sallinger Indústria e

Comércio, situada na Itoupava Seca. Em poucos meses, o Sr. Sallinger colocou O Cel Feddersen para dirigir um de seus negócios. Os negócios prosperaram e se diversificaram por toda a Colônia Blumenau, atendendo os vários núcleos urbanos. Os ramos das empresas “Sallinger” eram: fábrica de charutos, marcenaria, latoaria, exportação de manteiga, beneficiamento de arroz, atafona, oficina mecânica, e posteriormente fundição e serraria.

Mais tarde, a fonte não cita datas, Feddersen assumiu a direção geral dos negócios das empresas. Seu sócio afastou-se e faleceu.

Feddersen instalou filiais nos distritos (núcleos mais desenvolvidos) da grande colônia de Blumenau. Há registro de filiais em Timbó, gerenciada alternadamente pelos filhos August e Max Feddersen; Fortaleza – Blumenau; Warnow; Rio do Texto; Hammonia; Nova Breslau; Taió, entre outras. As lojas do Cel. Feddersen comercializavam desde bicicletas, brinquedos, fazendas, até artigos de ferragem, e atendiam consumidores da sede colonial e Itoupava Seca, e também grande parte de todo o Vale do Itajaí. Faziam-se necessárias melhorias nos caminhos para o transporte dos produtos.

Feddersen também fabricava produtos para os colonos, como moendas de ferro para a fabricação de açúcar, tachos de cobre para o cozimento de garapa e alambiques para a obtenção da cachaça. Ele importava centrífugas de leite, máquinas de cortar ferragens, arados, grades e toda a sorte de utensílios agrícolas. O empreendedor também desenvolvia atividades creditícias e instalou filiais em diversos pontos da cidade, chegando a 16 unidades.

O sucesso empresarial o levou à política, elegendo-o deputado estadual em sete legislaturas. Foi Feddersen que conseguiu negociar um acordo entre o governo e a Companhia Hanseática de Colonização de Hamburgo para que esta financiasse a construção de uma estrada de ferro entre Blumenau e o Alto vale, onde a Companhia tinha negócios de assentamento de colonos alemães. A linha pretendia estender-se até Curitiba e Lages, sempre com o incentivo do empresário. (SANTIAGO, 2001, p.95).

Com o passar do tempo, os negócios das filiais não tinham mais lucros com antes e nem o mesmo desempenho da matriz, na sede da colônia, conhecida como Casa Matriz. Por volta da década de trinta do século XX seus negócios foram sucumbindo, até a falência.

Recebeu o título honorário de “coronel”, por serviços prestados à causa pública e, “principalmente, pela incansável colaboração nos vários setores econômicos, dos quais Blumenau ainda está colhendo os frutos e que é a atual pujança do Vale do Itajaí”. (ZUEGE, 1975, p. 39).

Participou da equipe que construiu e viabilizou a Usina do Salto, primeira Hidrelétrica de Santa Catarina, conhecida Empresa de Força e Luz Santa Catarina S.A. e a Ponte Lauro Muller, Ponte do Salto, situada no bairro do Salto, por debaixo da qual a ferrovia passava em direção às oficinas da Estrada de Ferro no bairro Altona, atual Itoupava Seca.

Na área da política, filiado ao Partido Republicano³⁴, foi vereador, sendo por três vezes presidente da Câmara Municipal de Vereadores, e também foi Deputado Estadual.

Na política de então teve também participação, e foi figura exponencial e correligionário do Partido Republicano, fazendo mais a política na surdina do que pessoalmente aparecendo, sendo contudo um dos mais influentes membros do cenário blumenauense e catarinense. Amigo pessoal do grande político teuto-brasileiro Marcos Konder, e dos “Konder” em geral. (ZUEGE, 1975, p. 39).

Como um dos idealizadores da construção da EFSC, Zuege (1975) comenta sobre sua importância na viabilização da construção da EFSC no Vale do Itajaí.

Também teve ele voz ativa na construção da extinta Estrada de Ferro Santa Catarina, a qual, como todos devem estar lembrados, prestou incalculáveis serviços à região, e que por muitos anos foi o único meio de transporte, além das carroças, do qual o grande celeiro do Vale se servia, levando seus produtos a Blumenau, e daqui ao porto de Itajaí, onde foram despachados para os mais diferentes centros do país e exterior. Não é de época remota a sua erradicação, e todo catarinense deve se lembrar disso. Falar sobre a EFSC S.A. seria um capítulo à parte e desperdício de tempo pouco interessante, haja vista os fatores que levaram as nossas autoridades governamentais de sua re-implantação, mas, nós sinceramente jamais acreditamos na sua re-abertura, achando que não há, pelo menos nesta década, condições capazes que garantam lucro àqueles que se lançaram nesta aventura. Somos de opinião, que por hora, é a vez do automóvel e dos caminhões, e que os mesmos influíram decididamente no seu prematuro fechamento. (ZUEGUE, 1975, p. 40).

Estes dois representantes das novas lideranças blumenauense do início do século XX apresentam características desta e tinham ligações diretas com as melhorias da comunicação entre a sede da Colônia Blumenau e os demais núcleos urbanos do Vale do Itajaí, sobre a ferrovia ou outros meios de transporte. Isto ilustra bem o perfil das novas lideranças do Vale do Itajaí, agentes importantes na construção da ferrovia na região, independentemente dos interesses que os motivaram.

³⁴ O Partido Republicano (PR) foi fundado por Artur Bernardes em 1945, sucedendo ao antigo Partido Republicano Mineiro. Foi extinto pelo Regime Militar, através do Ato Institucional Número 2 (AI-2), de 27 de outubro de 1965.

Pedro Christiano Feddersen que, como deputado estadual, como Conselheiro Municipal e como chefe político, foi sempre ardoroso incentivador do progresso de Blumenau, pondo-se à frente de iniciativas que trouxeram grandes benefícios à Comuna, pôs todo seu entusiasmo e o seu prestígio a serviço da solução de tão premente problema. (SILVA, 1969, p. 82).

4.2.2 Companhia Colonizadora Hanseática

Muitos dos imigrantes que vieram para a região o fizeram por intermédio de companhias colonizadoras, empresas que se comprometiam a assentar determinado número de imigrantes em uma região e a dotá-los de áreas providas de serviços públicos necessários, por meio de contratos de colonização com o governo brasileiro, em troca de uma gleba de terra. As companhias faziam investimentos em meios de transporte, nas obras iniciais de colonização e cediam aos colonos terras e equipamentos gratuitamente ou pelo preço de custo, além de também empregarem agentes recrutadores. Gradativamente, a colônia em expansão se desenvolvia urbanisticamente e ficava mais fácil atrair novos interessados em nela residirem, pois a terra se valorizava cada vez mais. Por meio da valorização, o empreendedor recuperava o capital investido e obtinha lucro sobre as transações.

Por volta de 1895, uma das áreas mais valorizadas da bacia do Itajaí, segundo Silva (1972, p. 23), banhada pelo rio Hercílio começou a ser colonizada, por meio da concessão dada à Sociedade Colonizadora Hanseática, sediada em Hamburgo, Alemanha. A concessão era de 600 mil hectares e compreendia toda a área da bacia do rio Hercílio. Embora a área fosse munida de potencial geográfico, estava isolada da sede da colônia e, por conseguinte, do porto fluvial. O agrimensor José Deeke assumiu a direção da colônia, conhecida como Colônia Hansa-Hammonia³⁵ ou somente como Colônia Hammonia, e mantinha ligações diretas com as lideranças do *Stadplatz* da colônia do Dr. Blumenau.

Assim que começou a assentar os imigrantes em um dos pontos de convergência de grande número de imigrantes, bem como a instalação da sede da

³⁵ “Hammonia” significa “Hamburgo”, cidade e porto alemão em que era situada a sede da “Sociedade Colonizadora Hanseática”, fundadora e responsável pelas Colônias Hanseáticas: “Hansa-Hammonia” (Ibirama), “Hansa-Humbolt” (Corupá), “Itapocu”, em Joinville, e um núcleo colonial em São Bento do Sul. “Hammonia” foi a denominação dada pelos invasores romanos, no início da era cristã à mais importante das cidades hanseáticas da Alemanha. (Blumenau em Cadernos, Tomo XXII, n. 7, julho de 1981, p. 195).

colônia, percebeu-se a urgente necessidade de se construir uma ferrovia que ligasse a Colônia Hammonia à sede da Colônia Blumenau.

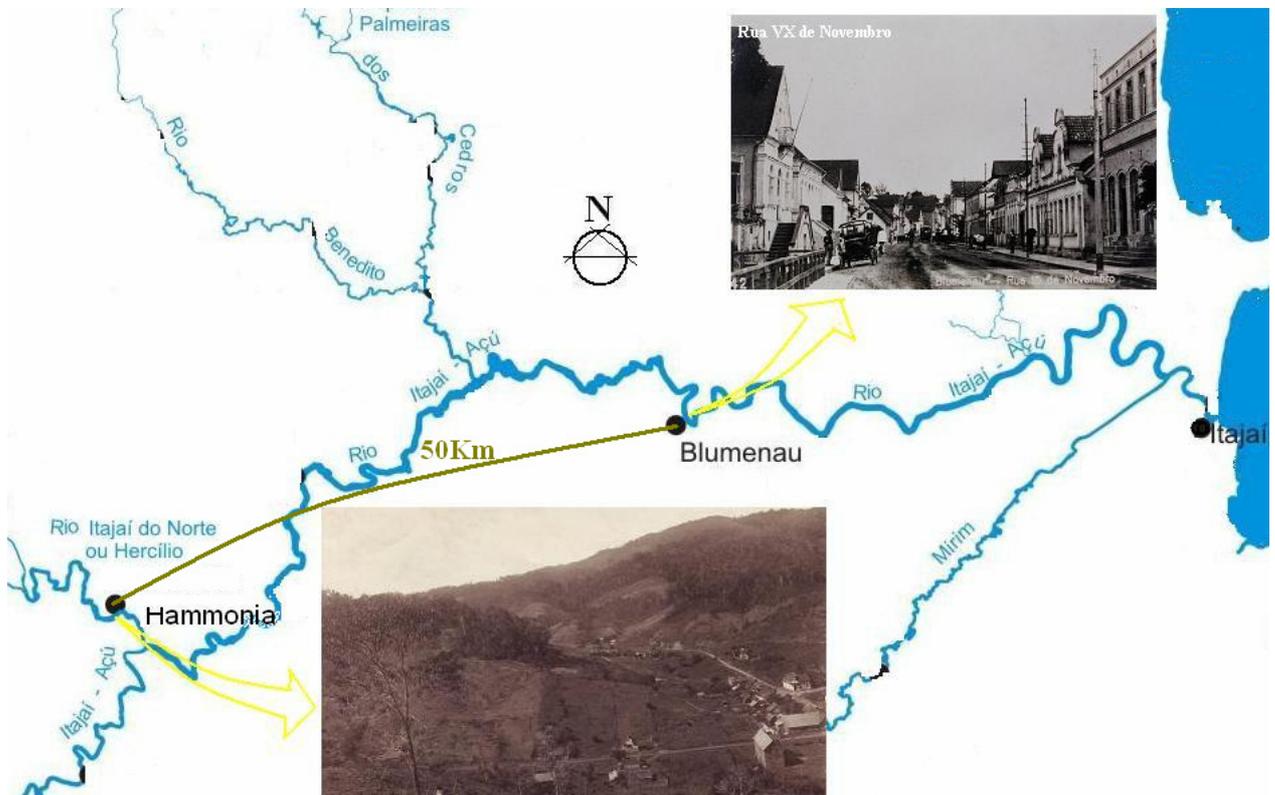


Figura 47 - Localização da Colônia Hammonia e Colônia Blumenau

Fonte: SANTA CATARINA - Atlas de Santa Catarina, 1986 - Alterado por WITTMANN.

Os caminhos, na época em que os primeiros imigrantes se assentaram na Colônia Hammonia eram rudimentares e com acesso somente até Aquidaban (atual Apiúna).

Face aos precários meios de transportes estaduais, na época, o caminho aberto até Aquidaban, e o trajeto entre Blumenau e a sede da nova Colônia Hansa Hammonia eram difíceis e penosos, mormente se se considerar que os imigrantes eram, em geral, portadores não só de ferramentas e utensílios indispensáveis ao desbravamento de seus lotes, mas ainda de grandes caixas de roupas, objetos caseiros e até peças de mobiliário. (SILVA, 1972, p. 152).

Aproveitando essa dificuldade de acesso às terras da bacia do rio Hercílio, a ACIB e a administração pública da Colônia Blumenau fizeram *lobby* junto à colonizadora Hanseática, para que esta viabilizasse a implantação de uma linha férrea entre as duas colônias, Blumenau e Hammonia. As vantagens dessa linha férrea, para a colonizadora Hanseática, entre outras, seria a facilidade de acesso à região, o que resultaria na valorização das terras a serem negociadas; a principal vantagem aos colonos já instalados seria a disponibilidade de um meio de transporte

rápido e seguro até o porto fluvial, sede da colônia de Blumenau - o *Stadplatz*, sem o freqüente ataque dos índios. Sede em que estavam localizados os centros cultural, econômico e social de todo o Vale do Itajaí; e, finalmente, a principal vantagem para os comerciantes e industriais seria a concretização do intento que buscavam de longa data: as melhorias dos meios de transporte na região. Concretizando antigo desejo do fundador e do desbravador Emil Odebrecht, teriam a vantagem de transportar os produtos comercializados entre a sede da colônia e os vários núcleos localizados próximo ao leito ferroviário, bem como a facilidade de escoamento dos produtos a um mercado mais afastado.

A Colonizadora Hanseática, ciente das dificuldades de acesso, da necessidade de melhorias da acessibilidade para o desenvolvimento da colônia, estimulada e incentivada pela lideranças locais e com o apoio do Banco Alemão, decide pela execução do projeto de implantação ferroviária no Vale do Itajaí, em um primeiro momento interligando a sede da Colônia Blumenau à sede da Colônia Hammonia.

A Estrada de Ferro nasceu em função da criação da Hanseática (Ibirama), seria um consórcio alemão de Hamburgo. Adquiriu uma grande extensão de terras às margens do Rio Norte. Sendo que a colonização no Vale do Itajaí só seria viável mediante a construção de uma estrada de ferro, para transportar as mercadorias. A luta por esta Estrada de Ferro agitou até a política internacional. A Alemanha fez então o empréstimo a Blumenau. (DAGNONI, 2006, p. 9).

Segundo Vidor (1995, p. 35), no ano de 1899, na cidade de Berlim, foi fundada uma empresa na qual o Banco de Bleischroeder e Warschauer aplicou nove milhões de francos para a construção de uma ferrovia a vapor no Vale do Itajaí. Em 1904 foi assinado um decreto estadual concedendo autorização para a construção e exploração de uma via férrea no Vale do Itajaí, para o engenheiro Skinner que tinha ligação com a Companhia Colonizadora Hanseática, e que viabilizou todo o processo de construção da ferrovia entre a sede da colônia do Dr. Blumenau e a Colônia Hammonia ou Hansa (atual Ibirama), posteriormente. No dia 13 de abril de 1912, a nucleação urbana de Hammonia é elevada a sede distrital, na qual está localizada a administração da Sociedade Colonizadora Hanseática, 4 anos após a inauguração do primeiro trecho ferroviário.

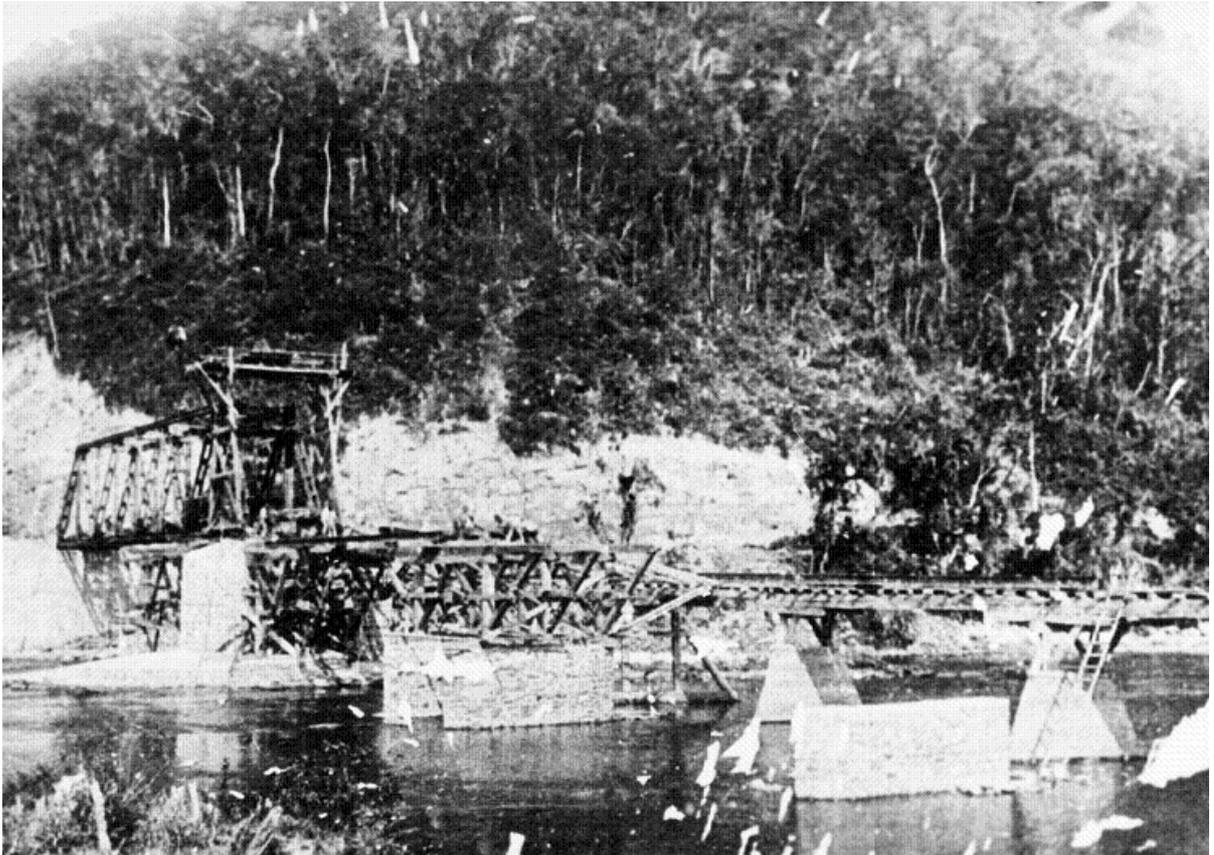


Figura 48 - Construção da ponte de ferro sobre o rio Itajaí-Açu em Hammonia, em 1909. Mede 102 metros e foi obra da empresa alemã que construiu os primeiros 70 quilômetros da EFSC
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 49 - Ponte de ferro sobre o rio Itajaí-Açu, em Hammonia, 2007
Fotografia: WITTMANN, 2008.

A falta de meios de transporte no município de Blumenau tornou-se sensível e premente, quando a Companhia de Colonização Hanseática, em 1900, começou a lotear os terrenos de sua concessão nas margens do rio Hercílio, ou seja, Itajaí do Norte.

Desde 30 anos, vinham-se fazendo tentativas de construir alguma estrada de ferro em Santa Catarina.

Em 18 de dezembro de 1899, foi construída a 'tram-via a Vapor Blumenau - Aquidaban', de que era concessionário Von Ockel. (CENTENÁRIO DE BLUMENAU, 1950, p. 253).



Figura 50 - Ponte de ferro sobre o rio Itajaí-Açu, em Hammonia
Fotografia: WITTMANN, 2008.

* Foi batizada Altamiro Guimarães, chegou a ser vendida como sucata, mas a comunidade impediu.

4.3 A CONSTRUÇÃO DA EFSC

A implantação da ferrovia na região do Vale do Itajaí foi resultado de uma seqüência de fatos históricos. Entre eles, o resultado das novas idéias e revoluções ocorridas na Europa, no século XVIII e XIX, juntamente com as ações políticas brasileiras adotadas na região Sul do País, como o incentivo à ocupação de terras devolutas pelos imigrantes europeus que chegaram ao Vale do Itajaí na segunda metade do século XIX. A ferrovia, como um dos ícones dos novos tempos, sempre esteve presente nos projetos desses pioneiros. Sua construção somente foi viabilizada seis décadas após a chegada dos primeiros imigrantes, no ano de 1909.

Logo que o Dr. Blumenau conseguiu dar progresso expressivo a sua colônia, sentiu ele a necessidade de construção de uma ferrovia que interligasse a sede da Colônia, Blumenau, com os diversos povoados que começavam a surgir ao longo do Rio Itajaí-Açu. O Dr. Blumenau tinha preferências pelo transporte ferroviário porque conhecia o sistema na Europa, que lá funcionava bem, e ele mesmo, numa de suas viagens, havia verificado a possibilidade de conseguir recursos para tal obra, recursos estes que naquela época não existiam, e assim não veria o Dr. Blumenau concretizado seu ideal. (HENKELS, s.d.).

A construção da ferrovia no Vale do Itajaí é contemporânea ao período de domínio econômico inglês nas atividades do comércio exterior, corretagem e transporte e nos serviços financeiros nacionais no Brasil, que ocorriam desde a vinda da família real portuguesa para o Brasil, em 1807-1808. De acordo com Almeida (2003, p. 123), a Inglaterra foi responsável por 93,6% do estoque de investimentos estrangeiros realizados nos setores ferroviário, bancário, de seguros, e nas companhias de créditos e financiamentos no Brasil. Ao contrário do Vale do Itajaí, em que o desenvolvimento econômico se processava de forma quase independente do governo central brasileiro. O Vale do Itajaí, que abrangia toda a Colônia Blumenau, mantinha relações comerciais e econômicas com a Alemanha, país de origem da maioria dos imigrantes que povoaram a região.

Tabela 1 – País de origem dos capitais das empresas estrangeiras no Brasil (1860-1875)

País	N° de empresas	Capital investido pela empresa	%
Inglaterra	44	24.852.927	93,6
Alemanha	4	1.255.084	4,7
França	1	387.387	1,4
Argentina	1	40.000	0,1
Portugal	3	4.308	-
Total	53	26.539.706	100.0

Fonte: CASTRO, 2003, p. 38.

Tabela 2 – Investimento estrangeiro por setor de destino, Brasil (1876-1885)

Setores	N° de empresas	Capital investido pelas empresas	%
1. Serviços Básicos	21	15.163.213	75,80
1.1. Ferrovias	14	11.755.334	58,80
1.2. Companhias de gás	-	20.000	0,00
1.3. Iluminação	1	481.786	2,40
1.4. Telégr. e Telefones	1	400.000	2,00
1.5. Portos	1	200.000	1,00
1.6. Obras públicas	3	2.088.093	10,50
1.7. Serviços particulares	1	218.000	1,10
2. Bancos	1	360.000	1,80
3. Mineração	2	200.000	1,00
4. Seguros	11	146.670	0,7
5. Comércio Exterior	2	2.009.466	10,10
6. Ind. de transformação	9	2.132.990	10,60
Total	46	20.012.339	100,00

Fonte: CASTRO, 2003, p. 55.

A ferrovia foi inserida na região para atender às necessidades de melhoria da comunicação entre os vários núcleos urbanos distribuídos na extensa Colônia Blumenau, sentido litoral–interior e leste–oeste, principalmente entre as colônias Blumenau e Hammonia (atual Ibirama). Os planos originais da EFSC eram audaciosos. O ramal da colônia Hammonia se estenderia serra acima, até a cidade de Rio Negro, ao Norte do Estado de Santa Catarina e, pelo Oeste, chegaria à cidade na nucleação de Itapiranga (também povoada por imigrantes alemães), situada no Extremo Oeste do Estado, fazendo divisa com a Argentina.

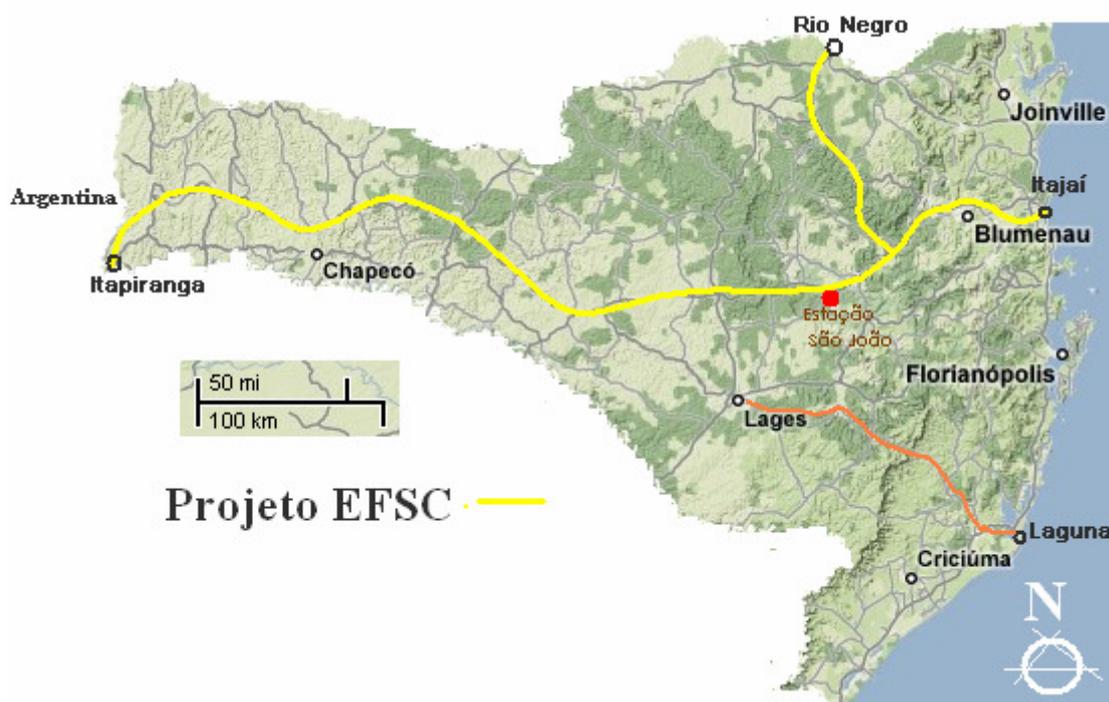


Figura 51 - Traçado do plano original da EFSC
 Fonte: GOOGLE MAPS, 2006 - Alterado por WITTMANN.

A princípio, promovendo a primeira etapa da ferrovia, foram três os principais fatores que impulsionaram sua construção: (1) a necessidade de um meio de transporte moderno que ligasse a colônia Hammonia e a sede de Blumenau (distância de aproximadamente 70 quilômetros), com o objetivo de impulsionar os negócios da venda de terras no Vale do Hercílio, no Alto Vale do Itajaí, pertencentes à Colonizadora Hanseática; (2) seria oportuno à nova elite blumenauense, que desde os primeiros anos de fundação da colônia almejava a construção da ferrovia na região. Essas lideranças locais do início do século XX elegeram o projeto ferroviário como um dos prioritários para a região e pressionaram a Colonizadora a assumir o empreendimento, que o fez com o investimento de capital dos bancos alemães e de companhias de navegação também alemãs. A ferrovia traria benefícios, pois facilitaria o escoamento dos produtos comercializados entre os núcleos urbanos do Vale do Itajaí e deste para outras regiões e o mundo. A maior parte dos que formavam essa elite eram comerciantes, políticos locais e industriais que reivindicavam melhorias nas estradas e caminhos, para melhorar os escoamentos dos produtos manufaturados, além de exportar e importar; e, finalmente, (3) a estrada de ferro traria benefícios aos colonos, que trafegavam naqueles caminhos à velocidade do cavalo ou a pé, expondo-se a perigos e às

vicissitudes das intempéries. Suas viagens passariam a ser seguras, confortáveis, ágeis e periódicas, independentemente das intempéries. Além do que poderiam se deslocar com mais frequência à sede da colônia, centro comercial, cultural e social da colônia de Blumenau.

4.3.1 Os construtores e trâmites oficiais

Interessada em promover melhorias na comunicação entre a Colônia Hammonia e a Colônia Blumenau, juntamente com o lobby das lideranças locais, a Colonizadora Hanseática enviou o engenheiro Harry Von Skinner³⁶ à Província de Santa Catarina, a fim de verificar as reais condições, junto aos órgãos oficiais, para a construção de uma ferrovia ligando as duas colônias. O engenheiro, vislumbrando a viabilidade da construção da linha férrea, oportunamente reivindica a concessão para a construção da ferrovia e a recebe do governo catarinense sob o Decreto Estadual nº 227, de 26 de setembro de 1904, no período republicano do governo Lauro Muller³⁷.

Por Decreto Estadual do dia 27 de Setembro, do governador do Estado, foi dada concessão ao Sr. Harry von Skinner ou empresa por ele organizada, para a construção de uma Estrada de Ferro, da cidade de Blumenau até o território da Colonizadora Hanseática, e do ramal até a margem esquerda do Rio Negro, em frente da cidade do mesmo nome, bem como partindo de um adequado ponto da linha principal, atinge a linha de Curitibaanos segue para Rio Negro. (BLUMENAU EM CADERNOS, 1980, p. 35).

[...] concede ao engenheiro, ou à empresa que organizar, privilégio para a construção de uma estrada de ferro que, partindo da cidade de Blumenau, se dirija à povoação de Hammonia, daí à margem esquerda do Rio Negro, em frente à Vila do mesmo nome e de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da estrada concedida, vá encontrar o caminho que de Curitibaanos se dirige ao rio Negro, tudo de conformidade com o contrato que fora lavrado do contencioso do tesouro do Estado. - Parte da lei nº 226-. (SILVA, 1969, p. 87).

Ficou acertado, nesse momento da emissão da concessão, que a Câmara

³⁶ Von Skinner foi mandado a Blumenau para sondar a possibilidade da construção de uma ferrovia na região e buscou, junto ao governo estadual, a concessão para a sua construção.

³⁷ Assumiu em 28 de setembro de 1902, porém permaneceu no cargo apenas 44 dias, por preferir o cargo de Ministro de Viação e Obras Públicas, de Rodrigues Alves. Assumiu o vice, que permaneceu até 28 de setembro de 1906.

Municipal autorizaria a emissão de um empréstimo de 100:000\$000³⁸ para a aquisição dos terrenos para a construção das estações de Blumenau, Indaial e Aquidaban e para outras desapropriações. Segundo Silva (1969, p. 87), a Resolução nº 29, de 24 de novembro, determinava que a Câmara quitasse a metade das despesas das desapropriações necessárias. O senhor Alwin Schrader, também membro da ACIB e prefeito na época, deixa registrada, no Relatório do Superintendente Municipal, a afirmativa de que no dia 11 de outubro de 1904 a Câmara autorizou, sim, um empréstimo para a compra de terrenos para duas estações e para desapropriações. Porém esse fato não se materializou, e no dia 14 de novembro de 1905 a Câmara foi obrigada a quitar a metade da conta com as desapropriações dentro do município de Blumenau. Interessante foi a conclusão do Sr. Schrader, afirmando que as duas resoluções somente aconteceram porque as lideranças políticas locais teriam assumido tais compromissos para que esta ação tranqüilizasse e atraísse efetivamente os empreendedores alemães para construir a ferrovia no Vale do Itajaí.

A Câmara, a 11 de outubro de 1904 autorizou um empréstimo para a compra de terrenos para duas estações e para desapropriações. Isso não foi concretizado, visto que a 14 de novembro de 1905 a Câmara se obrigou a pagar a metade das despesas com as desapropriações dentro do território do Município. Ambas as resoluções foram feitas para, também, provar aos capitalistas acionistas da Companhia como que a Câmara estava disposta a auxiliar o empreendimento dentro das suas possibilidades. Palavras de Alwin Schrader. (SILVA, 1969, p. 89).

Em janeiro de 1906 Von Skinner vendeu, então, a concessão para a construção da EFSC à Colonizadora Hanseática. Em fevereiro desse mesmo ano, a Colonizadora passou a concessão a Eisenbahn Santa Catharina A.G. (Sociedade Anônima Estrada de Ferro Santa Catarina). A sociedade foi constituída em Berlim, com base em uma cooperativa de empresas e bancos alemães sediados nessa cidade: a própria Colonizadora Hanseática, empresas de navegação, Banco Alemão, por outros bancos menores e por pequenos investidores. Em Blumenau fez parte desse grupo, entre outros, o comerciante, político e representante da ACIB, Cel.

³⁸ 100 contos de réis = 100 Mil-réis ou 100:000\$000 Rs (6 milhões de réis)

Câmbio (1907) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.

1 conto de réis = 310,07 US\$

100 contos de réis equivalem a 31.007,00 US\$

Fonte: <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>

Pedro Christiano Feddersen³⁹.

As esperanças de restabelecimento da situação financeira continuavam assentadas na construção da estrada de ferro projetada, mas ainda não iniciada, e que ligasse Blumenau, atravessando todo o Município, com a região serrana. Esse Projeto tinha uma longa história: em 1904, chegara aqui um perito representando um grupo de interessados, o engenheiro Von Skinner, para sondar o ambiente e proceder aos estudos. Foi bem-sucedido e conseguiu do Governo do Estado uma concessão em seu nome, que ele ofereceu à venda aos comitentes. Viu-se a Sociedade Colonizadora Hanseática obrigada a comprar a concessão, de posse da qual mandou os estudos. Novamente foram mandados dois técnicos, o assessor Dr. Ortwein e o arquiteto do governo, Paul, para examinarem os trabalhos de Skinner. De acordo com o parecer dos mesmos, organizou-se a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina da qual, mais tarde, se veio a saber ser a mesma sociedade de estudos de pequeno capital. (SCHRADER, Relatório do Superintendente Municipal).

Silva (1969, p. 88), diz que em 1906 a Companhia Colonizadora Hanseática teve que pagar ao Tesouro do Estado de Santa Catarina, em Florianópolis, a quantia de 15:000\$000⁴⁰ em selos, para oficializar o contrato. Fez o pagamento para assegurar o empreendimento e iniciar em breve os trabalhos de execução, não esquecendo que a primeira concessão dada a Friederico Von Ockel fora revogada pelo governo. A Colonizadora Hanseática, então, exigiu do governo federal brasileiro garantia de juros, não sendo atendida nesse momento. Terminando os estudos e projetos, fechou seu escritório na região.

Mais tarde, a Bremen Loyd⁴¹ enviou o procurador Föhr para fazer um relatório sobre os potenciais econômicos da região, especialmente os da Colônia Hammonia. Em seguida, o senhor Föhr foi à capital do Brasil, na época o Rio de Janeiro, para obter garantias do governo federal de que a colonização seria subvencionada⁴². Com esta ação, o procurador buscava proteger igualmente os interesses da estrada de ferro e a segurança nos negócios e transações comerciais. Nesse ínterim, o governo do Estado de Santa Catarina prorrogou a concessão até o

³⁹ Com os poucos imigrantes vindos nesse ano de 1879, chega também, como colono, Pedro Christiano Feddersen, que, mais tarde, teve atuação destacada na vida político-administrativo e social de Blumenau, e cujo nome aparece com frequência nas páginas do fasto desta Comuna. (SILVA, 1972, p.104). Sr. Feddersen, na época do início da construção da EFSC era, além de forte comerciante, o deputado estadual que intermediou toda a tramitação oficial e política da obra.

⁴⁰ 15 contos de réis = 15.000 Mil-réis ou 15:000\$000 Rs (15 milhões de réis)

Câmbio (1906) = US\$ 0,33 / 1\$000 Rs.

1 contos = 330,03 US\$

15 contos de réis equivalem a 4.959,45 US\$

Fonte: <http://www.o caixa.com.br/bancodedados/dolarannualmedio.htm>.

⁴¹ Nome de uma companhia de navegação de Bremen.

⁴² A Companhia Colonizadora Hanseática havia recebido, também, a concessão das terras do Vale do Braço Oeste.

dia 27 de janeiro de 1907, ainda que, já em 19 de janeiro de 1906, por meio do consulado alemão em Florianópolis, a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina já fosse um fato concreto e seus trabalhos tivessem iniciado em 2 de dezembro desse ano⁴³. Também nesse ano de 1906, no Rio de Janeiro, o Congresso aprovou uma verba de 6:000\$000⁴⁴ para a colonização da região, valor incluído no orçamento da União para o ano de 1907.

4.3.1.1 Exigências da S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina

O diretor da S.A. Santa Catarina, Dr. Góes, chegou a Blumenau em maio de 1907 e fez novas exigências à Administração Municipal de Blumenau para efetuar a construção da EFSC, sob o argumento de que as condições outorgadas aos empreendedores, anteriormente, eram insuficientes. Entre suas exigências, encontravam-se:

- a) um auxílio fixo de 100:000\$000⁴⁵ para desapropriações;
- b) isenção de impostos municipais;
- c) construção e conservação, pela administração pública por intermédio da Câmara, das vias de acesso aos pontos de paradas dos trens;
- d) garantia de juros para um capital de 2.000:000\$000.⁴⁶

Os interesses econômicos locais, muito grandes, e o desejo, de longa data, da construção da ferrovia fizeram com que as lideranças locais aceitassem prontamente as exigências feitas à municipalidade pela S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina. Quanto ao quarto quesito, de acordo com Silva (1969, p. 89), após muitas negociações, as lideranças locais ponderaram um pouco e apresentaram a seguinte

⁴³ De acordo com Dagnoni (2006, p. 09).

⁴⁴ 6.000 contos de réis = 6.000 mil-réis ou 6.000:000\$000 Rs (6 milhões de réis)

Câmbio (1907) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.

1 conto de réis = 310,07 US\$

6.000 contos de réis equivalem a 1.860.465,11US\$

Fonte: <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm> 14 dez – 15h54.

⁴⁵ 100 contos de réis = 100 Mil-réis ou 100:000\$000 Rs (6 milhões de réis)

Câmbio (1907) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.

1 conto de réis = 310,07 US\$

100 contos de réis equivalem a 31.007,00 US\$

Fonte: <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>.

⁴⁶ 2.000 contos de réis = 2.000 Mil-réis ou 2.000:000\$000 Rs (2 milhões de réis)

Câmbio (1907) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.

1 conto de réis = 310,07 US\$

2.000 contos de réis equivalem a 620.140,00 US\$

Fonte: <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>.

contraproposta: a S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina receberia 1% de juro anual sobre o capital de 1.400:000\$000 durante o período de 25 anos, enquanto os dividendos distribuídos não fossem maiores de 5%. Dr. Goes não concordou com a contraproposta, argumentando que o valor seria insuficiente para atrair capitais dos bancos interessados em investir na Associação. Sem muita saída, as lideranças aceitaram as imposições feitas pelo diretor da S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina. Ele partiu da região no dia 5 de julho de 1907 em meio a homenagens e garantindo, finalmente, a construção da EFSC. Antes de partir, indicou o engenheiro Musika para o cargo de engenheiro-chefe.

Sexta feira, 5 de julho de 1907, o Dr. Góes, encarregado da supervisão da Construção da Estrada de Ferro, despediu-se, numa reunião de amigos realizada no Hotel Holetz, de seus colaboradores e amigos de Blumenau, tendo comparecido as autoridades locais, engenheiros e funcionários da Estrada de Ferro e amigos do engenheiro. Em seu discurso de despedida, disse o Sr.Dr. Góes que durante os meses em que teve a felicidade de estar em Blumenau, teve oportunidade de melhor conhecer a sua gente, o que lhe servirá muito quando vier assumir o cargo de Diretor da Estrada de Ferro Santa Catarina. Agradeceu a acolhida que teve e afirmou que a construção da Estrada de Ferro estava garantida. Disse que o alemão (referindo-se às empresas financiadoras da Alemanha) demora em tomar uma decisão definitiva, porém, tomada esta, a execução se segue de imediato e sem vacilação. Em nome do Superintendente falou o deputado Pedro Christiano Feddersen, expressando sua satisfação por saber que todos os empecilhos estavam vencidos e que Blumenau terá em breve a tão desejada e necessária estrada de Ferro. Para o cargo de engenheiro-chefe foi nomeado o Sr. Musika, que nos próximos dias embarcaria na Alemanha para o Brasil. (Blumenau em Cadernos – Tomo XXII n.4, maio de 1981, p. 98).

O governo federal isentou a S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina dos impostos alfandegários sobre a entrada do material importado, finalmente podendo ser iniciada a construção da EFSC no Vale do Itajaí.

A Sociedade Anônima Estrada de Ferro Santa Catarina iniciou os trabalhos em 2 de dezembro de 1906, contratando a firma *Hermann Bachstein & Arthur Koppel*, de Berlim. Seus engenheiros chegaram ao Vale do Itajaí em 2007.

Sábado chegaram os engenheiros, senhores Meyer e Schwingt, que, como soubemos, farão os pré-estudos para a continuação da estrada de ferro para Curitiba e Rio Negro. Para Florianópolis seguiram o diretor Gehr, da Cia. Hanseática e o engenheiro-chefe Dr. Kroeber e família. Os senhores igualmente já fizeram o estudo da barra de Itajaí e pronunciaram-se favoravelmente. Mesmo nas atuais condições é possível despachar o material para a ferrovia diretamente para Itajaí, como constatou o diretor do Morddentscher Loyd, que estava presente aos estudos. Com a construção da ferrovia que agora vai começar em breve, caminhamos a passos largos para uma nova era. (BLUMENAU EM CADERNOS, 1988, p. 249).

Os estudos e projetos foram dirigidos pelo engenheiro-chefe Rudolf Kroeber⁴⁷. Kroeber faleceu algumas semanas depois, permanecendo na coordenação dos trabalhos o engenheiro Muzika, que chegou a Blumenau em agosto de 1907. Faziam parte da equipe, ainda, o Sr. Otto Rodkol, como diretor comercial; o Sr. Phoetig, como tesoureiro e guarda-livros; engenheiros da sessão, Mayer, Schwingt, Weitmann e Knappe.

Na sexta feira ocorreu a triste notícia pela cidade, que o engenheiro-chefe da ferrovia Blumenau-Hammonia, senhor Dr. Rudolf Kroeber, havia falecido. Chegado a esta cidade somente há algumas semanas, sentiu uma indisposição alguns dias passados, e que se agravou rapidamente no hospital; os médicos viram-se impossibilitados de operá-lo, devido a seu estado geral. Todos que o conheceram ou tiveram oportunidade de conhecê-lo melhor lamentaram a sua perda, pois reconheceram nele um verdadeiro cavalheiro. A firma Arthur Koppel, de Berlim, perde com ele um excelente funcionário e amigo. Dr. Rudolf Kroeber, engenheiro-chefe da ferrovia Blumenau-Hammonia era Tenente-Coronel da Reserva do Batalhão Ferroviário imperial da Baviera. Engenheiro-Chefe da Arthur Koppel AG, de Berlim. O nome da esposa era Louse Kroeber, que poucas semanas mais tarde regressou à Alemanha [...] Na próxima semana deve chegar o engenheiro-chefe senhor Muzika, que deve substituir o falecido Dr. Kroeber; em sua companhia virão dois contadores da firma Arthur Koopel, de Berlim. (BLUMENAU EM CADERNOS, 1988, p. 250).

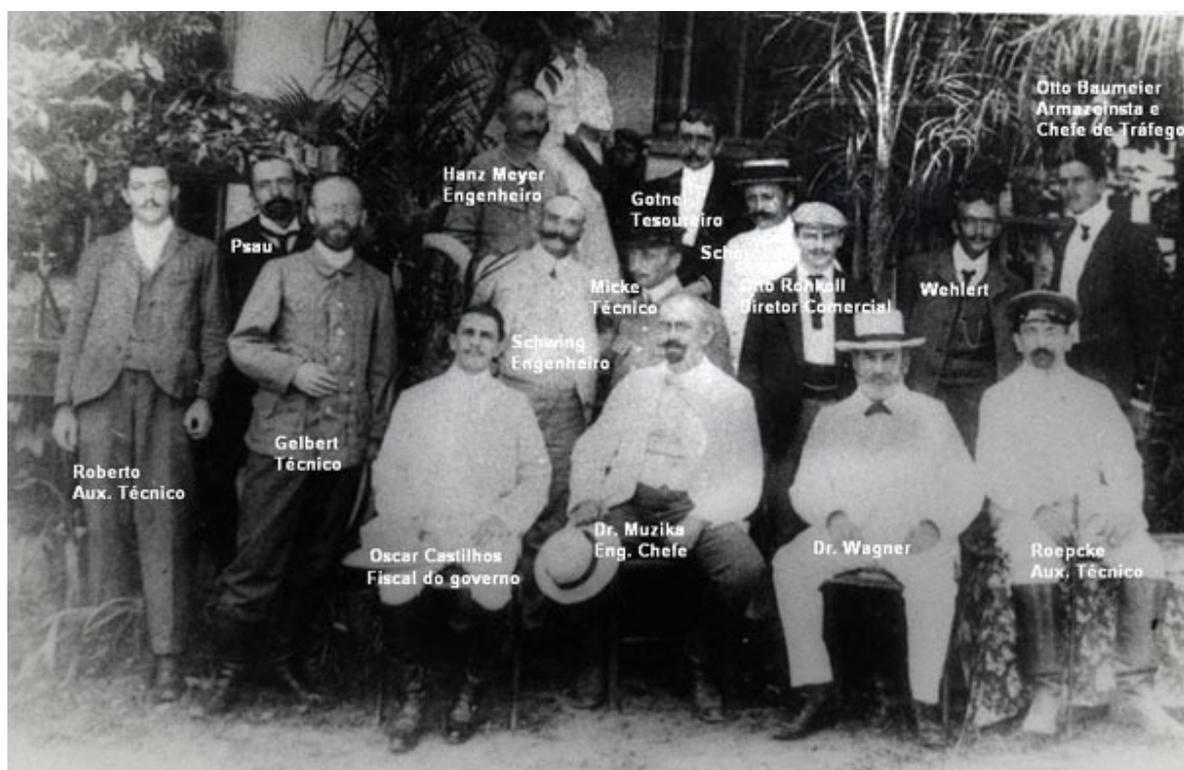


Figura 52 - Equipe de Execução e Projeto da EFSC - 1907
Fonte: HENKELS.

⁴⁷ Kroeber, engenheiro-chefe da ferrovia Blumenau-Hammonia por pouco tempo, era Tenente-Coronel da Reserva do Batalhão Ferroviário imperial da Baviera e engenheiro-chefe da firma *Arthur Koppel AG*, de Berlim.

De acordo com o jornal *Blumenauer Zeitung* do dia 6 de julho de 1907, Ano 26, Dr. Goes recebeu um telegrama de Berlim, contendo a confirmação definitiva da ferrovia no Vale do Itajaí.

Como conhecido, havia sido liberado um capital de milhões, mas a construção exige mais 7 milhões, o que agora foi garantido, porque os capitalistas alemães concordaram em ceder o capital restante. Para o diretor comercial da ferrovia, chegou o senhor Von Drygalski, e por parte do governo, foi nomeado o engenheiro Oscar Castilhos, atualmente chefe da medição de terras em Brusque, cujo trabalho é a fiscalização da ferrovia. (*Blumenauer Zeitung*, Ano 26, n. , sábado, 20 de abril de 1907, Fokalnachrichten. BLUMENAU EM CADERNOS, 1988, p. 250).

Em julho de 1907 chegou a Blumenau o Dr. Oscar Castilhos, até então Chefe do Departamento de Terras em Brusque, para ocupar o cargo de fiscal do governo na construção da EFSC⁴⁸, e as obras da ferrovia tiveram início no dia 1º de janeiro de 1908.

A vida no município criou novo alento com os trabalhos da construção. As previsões feitas de que pelo menos um trecho da Estrada de Ferro estivesse funcionando, não se concretizaram. Entretanto, os trabalhos, prosseguiram em ritmo acelerado, fazendo prever que, no próximo ano, todo o trecho entre Blumenau e Hansa poderia ser inaugurado, se motivos de força maior não interferissem. (SILVA, 1969, p. 89).

Ainda conforme o jornal de circulação local *Blumenauer Zeitung*, do dia 24 de agosto de 1907, o Dr. Muzika comunicou a este veículo que a Companhia Ferroviária Santa Catarina S.A. passara a construção do trecho Blumenau-Hammonia para o consórcio Ferroviário Hermann Bachstein-Arthur Koppel AG, de Berlim, e não mais, como havia sido divulgado, somente para Arthur Koppel. O jornal menciona, também, que o governo havia fornecido isenção a esse consórcio sobre os produtos desembarcados no porto, oriundos da Alemanha.

Após todas as negociações com a cooperativa que viabilizaria a construção ferroviária e acordos em relação a valores, é válido registrar que toda essa movimentação inspirou a criação do primeiro banco do Estado de Santa Catarina e de Blumenau, que se chamou *Caixa Econômica de Empréstimos*.

Em folheto anexo ao jornal, saiu publicado o Estado do sindicato Agrícola de Blumenau, que tem por fim defender e representar os interesses dos agricultores e fundar, filiada ao mesmo, uma caixa econômica. Os referidos estatutos foram elaborados nos moldes do “sindicato Agrícola Joinvillense”, (URWALDSBOTE, 1907, p. 130).

⁴⁸ Blumenau em Cadernos, Tomo XXII, n.4, maio de 1981, p. 130.

4.3.1.2 A Caixa Econômica de Empréstimos

A Caixa Econômica de Empréstimos – primeira instituição bancária no Estado de Santa Catarina – havia surgido (aparentemente) para guardar o capital excedente da produção dos colonos organizados sob o Sindicato Agrícola de Blumenau, que o faziam, até então, nas “Vendas”, conhecidas casas comerciais.

Além da exploração mercantil, os comerciantes absorviam a poupança local, os depósitos dos habitantes, sendo conhecida a inexistência de bancos. As pessoas em situação financeira mais cômoda e em condições de poupar depositavam o dinheiro em algumas casas comerciais, que subtraíam certa taxa de juros pelo dinheiro guardado. Entretanto, este dinheiro disperso, recolhido e acumulado não sendo suficiente para impulsionar o processo industrial, foi necessário a exploração dos trabalhadores, ou seja, no lugar de um salário como forma de pagamento pelo trabalho, muito freqüentemente, os trabalhadores percebiam a importância correspondente a seu trabalho em forma de mercadorias, provenientes da casa de comércio pertencente ao patrão.

[...] a utilização do capital local acumulado e a exploração da força de trabalho não sendo ainda suficientes, os empresários precisam solicitar empréstimos aos bancos alemães e brasileiros. E, neste aspecto – a busca de capitais, de tecnologias e outros recursos – os empresários locais sempre se mantiveram ligados à Alemanha. (VIDOR, 1995 p. 51)

Historicamente, em 1º de setembro os sócios do *Volksverein* (Sociedade Popular) aprovaram a fundação de um sindicato agrícola, com o objetivo principal de criar uma Caixa Econômica de Empréstimos, oficializada no dia 27 de outubro de 1907. O fato foi propagado por meio de um folheto anexado ao jornal *Urwaldsbote*, de agosto de 1907, anunciando o evento. Essa Caixa Econômica iniciou seus trabalhos em janeiro de 1908.

É curioso que essa instituição financeira propagava ao seu público-alvo, os colonos, as vantagens e a necessidade de poupar, sob o argumento de ser uma sociedade popular, embora tivesse sido fundada por um grupo de pessoas entre as quais representantes da ACIB, que, por sua vez, estavam envolvidos com a construção da EFSC e precisavam de capital para viabilizá-la. De acordo com Santiago (2001, p. 48), a iniciativa foi liderada por Bruno Hering⁴⁹, Alwin Scharader⁵⁰ e Eugen Fouquet (jornalista), João Hennings (trabalhava na Fecularia Lorenz), Guilherme Weise, Otto Hildelmeyer (professor de ginástica).

⁴⁹ Industrial, sócio-fundador e assessor da ACIB, de acordo com a Ata de Fundação da Associação, em 5 de novembro de 1901.

⁵⁰ Comerciante membro da ACIB e prefeito de Blumenau – Gestão 1903 a 1914 (período em que se desenvolvem as principais tramitações do processo de implantação e construção dos primeiros trechos da EFSC).

De acordo com a publicação da revista Blumenau em Cadernos – tomo XXII nº 4, no mês de junho de 1908 houve uma movimentação de 18:741\$000⁵¹ de depósitos e 863\$430⁵² de retiradas. Em maio, foram depositados 16:416\$420 e retirados 50\$430, e em abril foram depositados 11:416\$850 e retirados 277\$250. O total de depósitos até 30 de junho atingiu o valor de 94:462\$700, em um total de 347 cadernetas de poupança.

Empolgado com o sucesso da Caixa Econômica de Empréstimos, o comerciante membro da ACIB e prefeito de Blumenau, Alwin Schrader, passou também a gerenciar a Caixa Auxiliadora Agrícola Ltda., que aceitava depósitos para poupança a partir de três mil réis, pagando 4% ao ano de juros. De acordo com Santiago (2001, p. 51), a atividade financeira passou a fazer parte do cotidiano de Blumenau.

A construção da EFSC “fez” surgir a captação de capital junto à base da estrutura social da região, que era formada principalmente de colonos.

4.3.2 Primeiras locomotivas

O navio “Koblenz” ancorou no porto de Itajaí, trazendo grande quantidade de material para a ferrovia. Inclusive chegou, com o mesmo navio, a primeira locomotiva que já se encontra em Blumenau. O material depositado em Itajaí é tão grande que dificilmente tudo será transportado para Blumenau até o fim do ano.

Na sexta feira passada, dia 8 de setembro, foi feita a primeira experiência com a locomotiva na Itoupava Seca. (*Blumenauer Zeitung*, Ano 26, sábado, 20 de abril de 1907, Fokalnachrichten. BLUMENAU EM CADERNOS, Tomo XXIX, agosto de 1988, n.8, p. 250).

Ao mesmo tempo em que os trabalhos fluíam no leito em que seria construída a futura ferrovia, chegava ao porto de Itajaí, no dia 27 de outubro de 1907, o vapor *Klobenz*, do Norddentscher Lloyd-Bremmen, para descarregar 800 toneladas de material para a Estrada de Ferro Santa Catarina⁵³. Tratava-se dos seus

⁵¹ 100 contos de réis = 100 Mil-réis ou 100:000\$000 Rs (6 milhões de réis)
Câmbio (1907) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.
1 conto de réis = 310,07 US\$

18,741 contos de réis equivalem a 5.811,02 US\$

Fonte: <http://www.oaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>.

⁵² 100 contos de réis = 100 Mil-réis ou 100:000\$000 Rs (6 milhões de réis)
Câmbio (1907) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.

1 conto de réis = 310,07 US\$

0,863430 contos de réis equivale a 267,72 US\$

Fonte: <http://www.oaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>.

⁵³ Jornal *Blumenauer Zeitung*, Nº. 45 de 9 de novembro de 1907.

primeiros trilhos, que chegavam ao porto de Itajaí e de lá foram transportados posteriormente, pelo rio, para Blumenau, para o porto fluvial de Itoupava Seca. Juntamente com este material chegou a primeira locomotiva⁵⁴, conhecida como *Macuca* (0-6-0T). A *Macuca* foi fabricada por Grenstein & Koppel, de Berlim. Batizaram-na, carinhosamente, com o nome de *Macuca* por lembrar um pássaro da fauna local, o macuco.

A pequena grande *Macuca* foi muito importante na construção dos primeiros quilômetros da Ferrovia Santa Catarina, pois puxava a composição que transportava os trilhos para o avanço do leito ferroviário, que aconteceu durante todo o ano de 1908. Atualmente, encontra-se exposta, de maneira pouco recomendável para a sua boa preservação, nos jardins do prédio da Prefeitura Municipal de Blumenau. A ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) lamenta, pela importância que representa esta locomotiva para a história ferroviária na região, que ela não tenha um tratamento melhor e um espaço digno de sua glória. Uma das metas desta Associação é resgatá-la e colocá-la em funcionamento em um pequeno trecho de ferrovia, para visita pública e, com isto, conseguir o resgate da memória. (WITTMANN, 2001 p. 54).

No dia 8 de setembro de 1907 foram realizados os primeiros testes com a nova locomotiva sobre trilhos⁵⁵, em Itoupava Seca, na época bairro de Altona, e durante todo o ano de 1908 ela transportou material no processo de construção e assentamento do leito ferroviário da EFSC. Segundo Luiz Carlos Henkels⁵⁶, a locomotiva *Macuca* transportava o material ferroviário também com o auxílio de mulas de carga e do trabalho braçal de inúmeros funcionários da EFSC. O início da obra ferroviária aconteceu com a construção do trecho que ligava Itoupava Seca em direção à sede da Colônia Blumenau, imediações da foz do ribeirão da Velha e, em seguida, com a construção do trecho entre Itoupava Seca em direção a Indaial. Segundo Blumenau em Cadernos, tomo XXI, agosto de 1981, nº 8, foi no dia 3 de novembro que a primeira locomotiva atravessou o ribeirão da Velha sobre a ponte recém-construída, fazendo o trajeto até Itoupava Seca.

⁵⁴ Luiz Carlos Henkels está desenvolvendo uma pesquisa sobre as duas máquinas que vieram posteriormente à chegada desta primeira carga de material e da *Macuca*, pois, segundo ele, a *Macuca* foi construída no ano de 1908 e não poderia ter feito estes testes em 1907.

⁵⁵ Jornal *Blumenauer Zeitung*, N° 52, de 28 de dezembro de 1907.

⁵⁶ Idealizador do resgate da memória da EFSC e fundador do Núcleo da ABPF do Vale do Itajaí, em 1995.



Figura 53 - Locomotiva Macuca, 1908, passando escoteira sobre trilhos recém colocados em Encano
 Fonte: Acervo Arquivo ABPF.

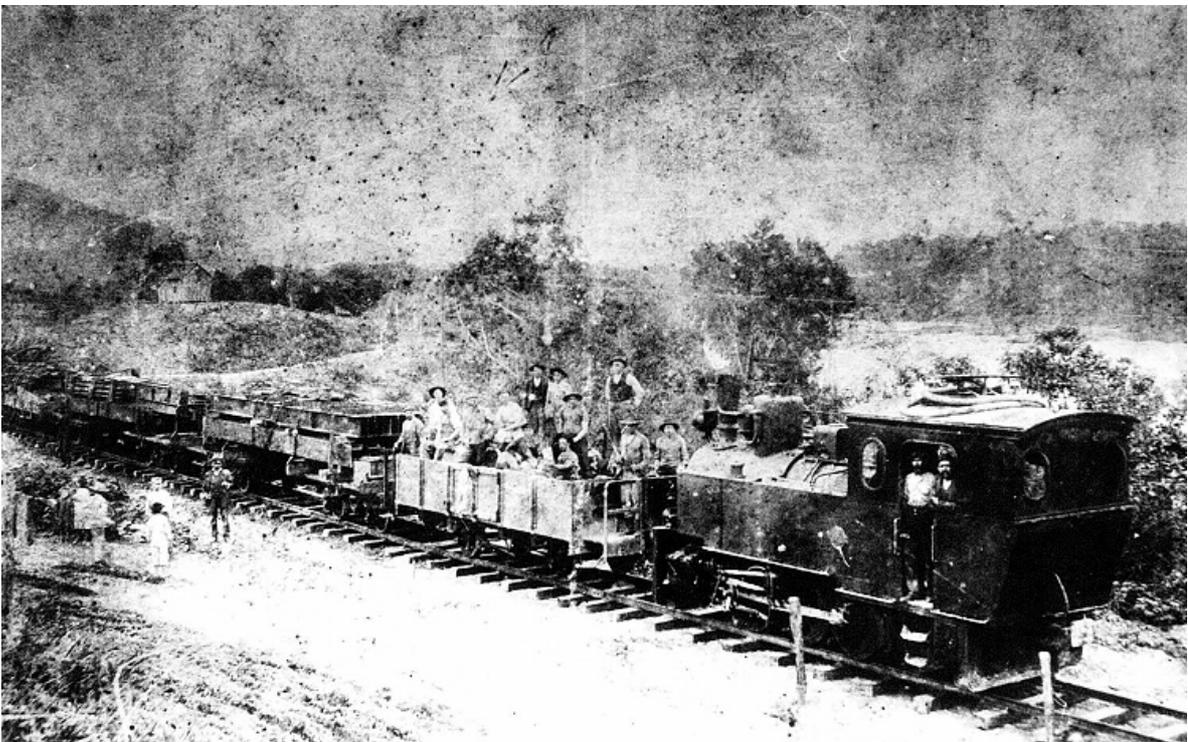


Figura 54 - Locomotiva Macuca, 1908, transportando estrutura metálica da ponte n. 6 de Encano.
 Fonte: SILVA, [1972?]. (Foto original).

A atual locomotiva número 1.0-6-0T – construída por Orenstein & Koppel – Alemanha, exposta na Praça Victor Konder, auxiliou na construção do

trecho de Blumenau a Hansa. Foi, por muitos anos, usada como manobreira entre Itoupava Seca e Blumenau. (BERNER, 1969, p. 91).

O jornal *Blumenauer Zeitung*, Ano 27, 1º de fevereiro de 1908 relata que além do navio “Mainz”, que trouxe material também para a ferrovia, outro veleiro o fez. O navio “Mainz” trouxe duas lanchas leves e um lanchão.

No final de 1908 chegaram outras duas locomotivas maiores, rodagem 0-6-4T, fabricadas pela BORSIG, igualmente de Berlim. Uma dessas locomotivas puxou o trem que fez a primeira viagem entre Blumenau e Warnow, em 1909.



Figura 55 - Locomotiva Macuca - 2007
Fotografia: WITTMANN.

O mesmo objeto inserido em uma mesma paisagem, porém em períodos, expectativas e usos diferentes. No início do século XX, a primeira locomotiva, a Macuca, foi sinônimo de tecnologia de vanguarda, modernidade e velocidade. No início do século XXI, é um monumento, objeto inerte, exposto na praça em frente ao local em que está a representação máxima da administração pública local.

O jornal de circulação local *Blumenauer Zeitung* noticiava com regularidade o processo de construção da EFSC, no início do século XX. A seguir, citações de suas páginas, publicadas na revista Blumenau em Cadernos:

O engenheiro Micke, como “Novidade pública”, iniciou o trabalho de nivelção em Itajaí para constatar a diferença do nível de água entre Itajaí e Blumenau. Por esta ocasião, foi afixado em frente à residência do senhor Abry, um nivelador de água que marcará o nível das marés.

Na semana passada, esteve nesta cidade o inspetor Menzel, da Companhia de Navegação Hambur-Südamerika, para saber se os navios que transportam o material para a ferrovia podem ancorar em Itajaí.

[...]

O navio “Desterro” deixou a 16 de agosto o porto de Hamburgo com material técnico e outro material destinado para a construção da via férrea, e deve aportar em Itajaí por volta do dia 20 de setembro.

[...]

Nestes dias aportou em nosso porto o primeiro navio vindo da Europa, com material para a ferrovia. O navio “Desterro” chegou e ancorou sem qualquer problema, trouxe 201 toneladas de material de ferro e já partiu em direção ao Rio grande do Sul. Os próximos dois navios anunciados são “Karthago” e o “Koblenz”. O primeiro chegará a 10 de outubro e o segundo, a 30 de outubro. O Karthago deverá trazer, ainda de reboque, dois lanchões para o transporte mais rápido do material para Blumenau.

[...]

Estes próximos dias deverão chegar com um navio da linha Bremen Loyd, vindo de Buenos Ayres, alguns lanchões destinados ao transporte do material ferroviário armazenado em Itajaí.

[...]

Finalmente chegou o lanchão “Santa Catarina” para o transporte de material, assim os nossos dois motores ficarão mais aliviados com a pesada carga. O navio “Mainz” aportou em Itajaí com mais material valioso e ainda grande quantidade de mercadorias destinadas à cidade de Blumenau.

[...]

Soubemos que a construção da ferrovia não sofrerá mais nenhum atraso; os capitais necessários foram levantados na Alemanha. O navio “Guayba” deverá aportar com mais material nos próximos dias, em Itajaí. Já estão armazenados, no porto de Itajaí, trilhos para cerca de 70 km.

[...]

Como nos foi comunicado pela direção da Cia. Ferroviária, a inauguração do trecho Blumenau-Warnow deve acontecer em 3 de maio, dia do descobrimento do Brasil. A tarifa estabelecida pela Cia. Já foi aprovada e a fiscalização final deve ocorrer no fim do mês, assim nada mais impedirá a inauguração. (Blumenau em Cadernos, Tomo XXIX, Agosto de 1988, n.8, p. 250).

4.3.3 Primeiro trecho ferroviário Blumenau a Warnow

Em 1909 as pontas dos trilhos alcançavam a estação de Hansa, quando estava na direção da empresa o depois Cônsul, Otto Rohkhl. Este empreendimento teve ampla ajuda da superintendência Municipal⁵⁷. Esta, para fazer face aos compromissos assumidos, relativos a garantias de juros, etc., teve de levantar empréstimo interno, em apólices resgatáveis a curto prazo. (SILVA, 1972, p. 153).

No final de 1908 os trilhos chegaram a Indaial, bem como mais duas locomotivas, maiores que a Macuca, para a EFSC. As locomotivas eram do tipo 0-6-

⁵⁷ O superintendente era o Sr. Alwin Schrader.

4T, de fabricação Borsig, de Berlim, e uma delas puxou o trem inaugural no ano seguinte.

O primeiro trecho da ferrovia a ser colocado em funcionamento ligava o *Stadplatz* da Colônia Blumenau e o núcleo de Warnow (Indaial).

A direção da Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina, deliberadamente, escolheu o dia 3 de maio de 1909 para a inauguração deste primeiro trecho, para coincidir com a data de aniversário do descobrimento do Brasil (na época era 3 de maio), lembrado posteriormente nos discursos das autoridades presentes ao evento.



Figura 56 - Primeiro trecho da EFSC inaugurado no dia 3 de maio de 1909, Blumenau a Warnow
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

As três pontes maiores no trecho entre Itoupava Seca e Indaial, isto é, as sobre o ribeirão Stutzer em Salto Weissbach, a de Passo Manso e Ribeirão Encano, em cujas cabeceiras foram aplicados blocos de granito do tamanho de até um metro cúbico para o fundamento. Os trilhos da Estrada de Ferro já foram colocados até a estação de Salto Weissbach. A estrada de rodagem, porém, nos trechos desviados pela empresa (sic) construtora ou paralelos aos trilhos, encontrava-se em estado lastimável e em épocas de chuva intransitável, mormente nas imediações do Salto. Os colonos que precisam ir à cidade de carroça e não querem ver suas carroças quebradas no atoleiro e os correames arrebentados, preferem dar a volta pela Velha. (BLUMENAU EM CADERNOS, Tomo XII, n.4, maio de 1981, p. 135).

No dia da inauguração oficial, de acordo com a narrativa de Silva (1969), havia um grande público presente, sendo que, deste, aproximadamente 200 pessoas eram convidados que estavam hospedados em Blumenau para a data. Vale

destacar que entre as autoridades estavam somente pessoas relacionadas à construção e lideranças políticas e empresariais da região, sem a presença de alguma autoridade de Florianópolis, exceto a do Deputado Cel. Feddersen, que residia em Blumenau. Entre as autoridades presentes merecem destaque os nomes do Cel. Crispim Ferreira, comandante e oficial do 55º. Batalhão de Caçadores; do Engenheiro Scheffler, representante da sociedade construtora; do Cel. Pedro Christiano Feddersen, representante do governo do Estado; e o do engenheiro Muzika, engenheiro-chefe. Todo o pátio da estação de Blumenau foi tomado por pessoas da comunidade que testemunharam o evento, e grande parte delas estava no trem da viagem inaugural entre a sede da Colônia Blumenau e Warnow.

Pelas oito e meia da manhã, a locomotiva dessa composição, soltando largos rolos de fumo e estridentes apitos, apareceu transpondo a ponte do “Velha”, toda ornamentada de palmas, flores, bandeiras e escudos do Brasil e da Alemanha, vinda da estação de Itoupava Seca, onde ficavam a oficina e os abrigos de carros e máquinas.

A banda de música do 55º Batalhão, gentilmente cedida pelo seu comandante, à chegada dos convidados executava peças de seu repertório, provocando admiração e aplausos gerais. (SILVA, 1969, p. 85).

Silva (1969, p.85), descreveu que, às 8 horas e 30 minutos da manhã do dia 3 de maio de 1909, uma das duas locomotivas que chegara a Blumenau após a Macuca surgiu na ponte do ribeirão da Velha, sob festivos apitos. Ela estava ornamentada com palmas, flores, bandeiras e escudos do Brasil e da Alemanha, e veio até a estação principal de Blumenau das oficinas localizadas na Itoupava Seca, onde, atualmente, se situa o Campus II da FURB.

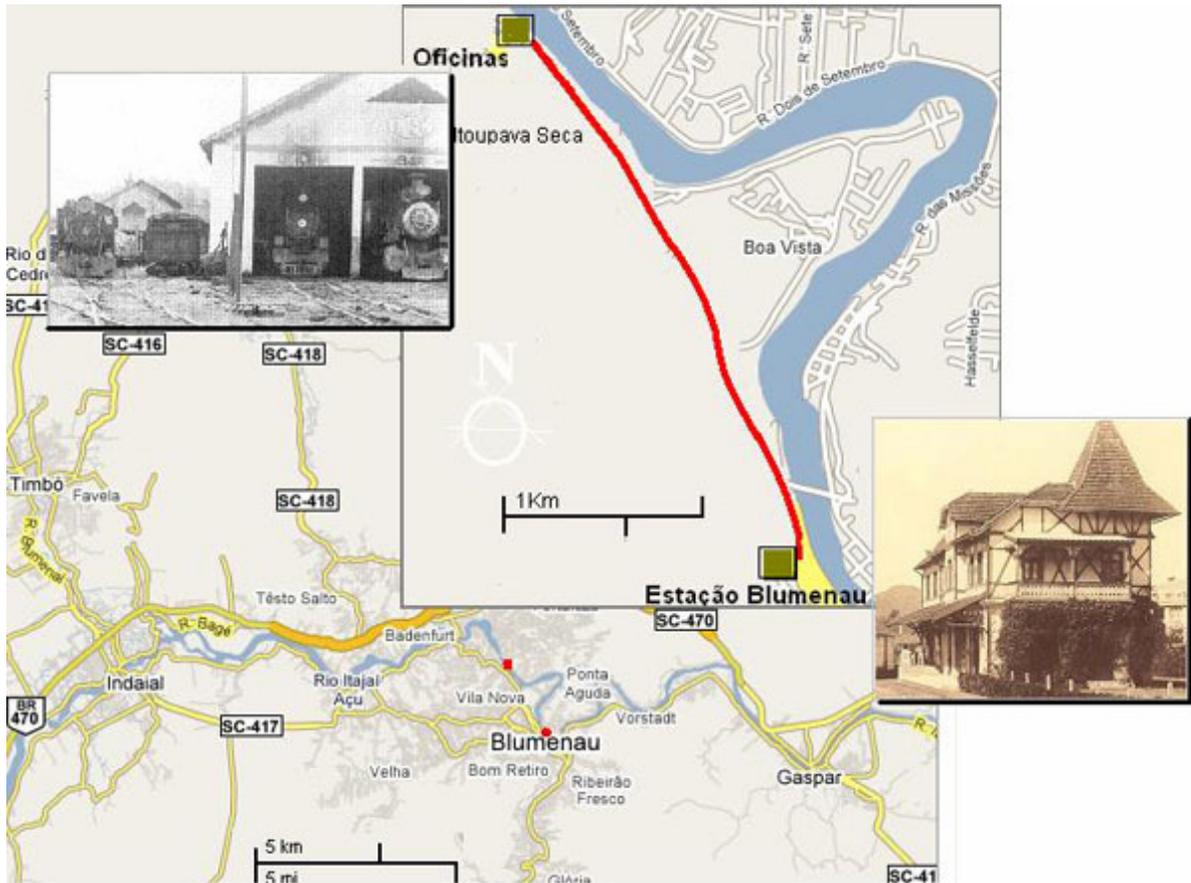


Figura 57 - Trajeto entre as oficinas da EFSC e a Estação de Blumenau
 Fonte: GOOGLE MAPS, 2006 – Alterado por WITTMANN.

O engenheiro Scheffler, o Cel. Feddersen e o engenheiro Muzika subiram à plataforma do primeiro carro de passageiros, de onde o engenheiro Scheffler discursou para todos, enaltecendo a importância da inauguração do primeiro trecho ferroviária da EFSC. Mencionou, na ocasião, as inúmeras tentativas e projetos de se implantar uma ferrovia do Vale do Itajaí. Abaixo, parte do discurso de Scheffer:

Referiu-se ainda o orador aos vários projetos que haviam sido elaborados e abandonados e aos esforços que, por mais de 25 anos, vinham fazendo as autoridades e o povo de Blumenau no sentido de concretizar uma das maiores aspirações. Fez, por fim, votos para que os 30 quilômetros de estrada que iam ser inaugurados servissem de fundamento para uma grande ferrovia que, partindo do porto de Itajaí, fosse até as fronteiras com a Argentina e o Paraguai. (SILVA, 1969, p. 85).



Figura 58 - Estação de Blumenau. Estilo arquitetônico seguindo a técnica em enxaimel
 Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2005.

Após o discurso do representante da sociedade construtora da EFSC, o representante do governo estadual, Cel. Pedro Christiano Feddersen, cortou a fita inaugural, declarando aberto o tráfego do trecho entre a sede de Blumenau e Warnow, em Indaial. A seguir, de acordo com a narrativa de Silva (1969, p. 85), convidados e populares lotaram, não somente os três carros previstos no trem, como também vários outros extras, que foram acoplados, nos quais haviam sido colocados cadeiras e bancos para atender ao maior número possível de pessoas que desejassem participar da primeira viagem de trem na EFSC.

O trem rumou à estação de Itoupava Seca, onde foi recebido, igualmente, por grande festa popular, e assim se sucedeu em todas as demais estações,⁵⁸ até o final do trecho inaugurado na localidade de Warnow, na extensão de 30 quilômetros.

Todas as estações estavam festivamente adornadas de palmas e bandeiras. À chegada do trem, espocavam nos ares centenas de foguetes e, em alguns lugares, conjuntos musicais faziam-se ouvir. A banda do 55^o, que também seguira num dos vagões, tocava lindas marchas e dobrados, arrancando aplausos e admiração dos colonos reunidos ao longo da linha, coisa que, muitos deles, nunca haviam visto nem ouvido. (SILVA, 1969, p. 85).

⁵⁸ Estação Salto Weissbach, Passo Manso, Encano, Indaial.

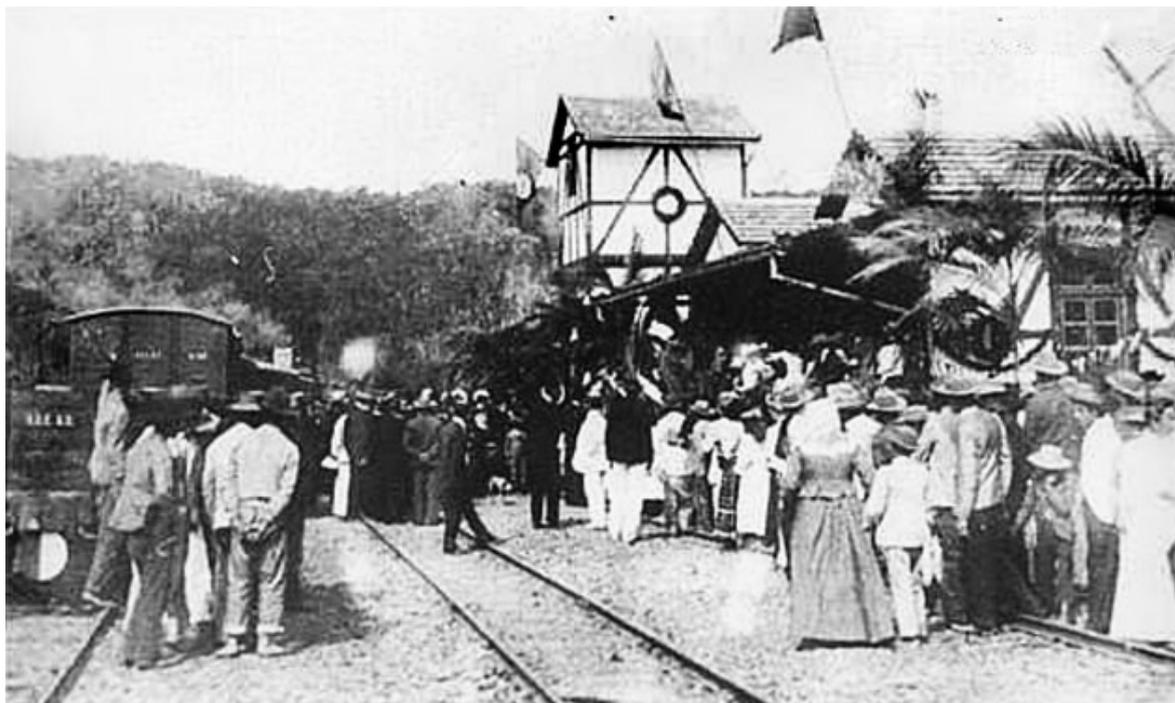


Figura 59 - Chegada do trem à estação de Warnow no dia 3 de Maio de 1909
 Fonte: HENKELS, [195?].

Em Warnow, o trem foi recebido – não diferentemente das outras estações do trajeto – com muita festa. As crianças de todas as escolas estavam agrupadas em frente à estação, ouvindo-se o som de foguetes e acordes musicais. Muitas pessoas apreciavam o evento na estação e ao longo da linha férrea.

Nessa estação, ponto terminal do trecho inaugurado, desceram os convidados, que foram saudados, com alguns cantos e recitativos, pelos alunos da escola regida pelo professor Hoffmann, depois do que o Sr. Leopoldo Hoeschel fez uso da palavra, para enaltecer os esforços do Cel. Pedro Feddersen em prol da construção da ferrovia e do engenheiro Muzika, que também foi incansável. (SILVA, 1969, p. 85).

Todos os convidados desembarcaram na estação de Warnow, que estava com seu ambiente externo montado e ampliado com a ajuda de um toldo, sob o qual foi servido um coquetel com sanduíches, cucas, bolos e bebidas. No interior da estação um coquetel foi igualmente servido, reservadamente, ao Cel. Crispim Ferreira e seus oficiais, ao Cel. Feddersen, ao vice-cônsul alemão Landmann e a outros convidados, entre os quais engenheiros da sociedade construtora, banqueiros e empresários locais.

O Cel. Feddersen usou da palavra para saudar o Exército Brasileiro na pessoa de seus representantes e fez votos para que a amizade e as boas relações entre o Brasil e Alemanha prosseguissem se estreitando cada vez mais, para o bem e o engrandecimento das duas grandes nações. O Cel.

Crispim respondeu, terminando por levantar um “viva!” à Alemanha, que foi correspondido com entusiasmo, tocando a banda militar uma canção patriótica alemã. O vice-cônsul levantou um brinde à boa amizade brasileiro-germânica, ao Brasil e a Blumenau.

Foram ainda encarecidos pelos oradores os esforços da diretoria da sociedade construtora, dos banqueiros que forneceram os meios pecuniários necessários, do engenheiro Goes, fiscal do governo, dos demais engenheiros e empreiteiros. (SILVA, 1969, p. 86).



Figura 60 - Composição da EFSC chegando na estação de Blumenau⁵⁹
Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2005.

Os convidados e participantes da primeira viagem inaugural do trem da EFSC, após a parada na estação, fizeram um passeio em Warnow e visitaram a residência do Sr. Leopoldo Hoeschel, onde, igualmente, foram servidos doces e bebidas. Depois, retornaram ao trem e fizeram a viagem de volta à estação de Blumenau.

Os trens de passageiros e cargas da EFSC começaram a trafegar regularmente, entre Blumenau e Warnow, no dia 4 de maio de 1909. Partiam da Estação de Blumenau, na Praça Victor Konder, às 6h30 e chegavam a Warnow às 8h28, retornando às 10h e chegando a Blumenau às 11h58. Faziam o percurso de

⁵⁹ Década de 20. Esta estação foi demolida em 1960. Em 1954, no quilômetro 47,4, foi inaugurada uma nova estação. Hoje sua edificação é ocupada por uma clínica veterinária

30 quilômetros em duas horas. A passagem de 1ª classe custava 3 mil réis (US\$ 9,30), e 1\$800 (US\$ 5,58) a de segunda⁶⁰.

Assim, foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário da EFSC. As obras prosseguiram para o interior, sentido oeste, em direção ao núcleo de Subida (localidade de Aquidaban, atual Apiúna).

4.3.4 Trecho – Warnow e Aquidaban (atual Apiúna)

O tráfego ferroviário entre Blumenau e Warnow continuou a partir de 4 de maio de 1909. Igualmente continuou a construção da EFSC em direção a Diamante, núcleo urbano pertencente ao atual município de Ascurra. Este trecho foi inaugurado em 1º de junho de 1909.

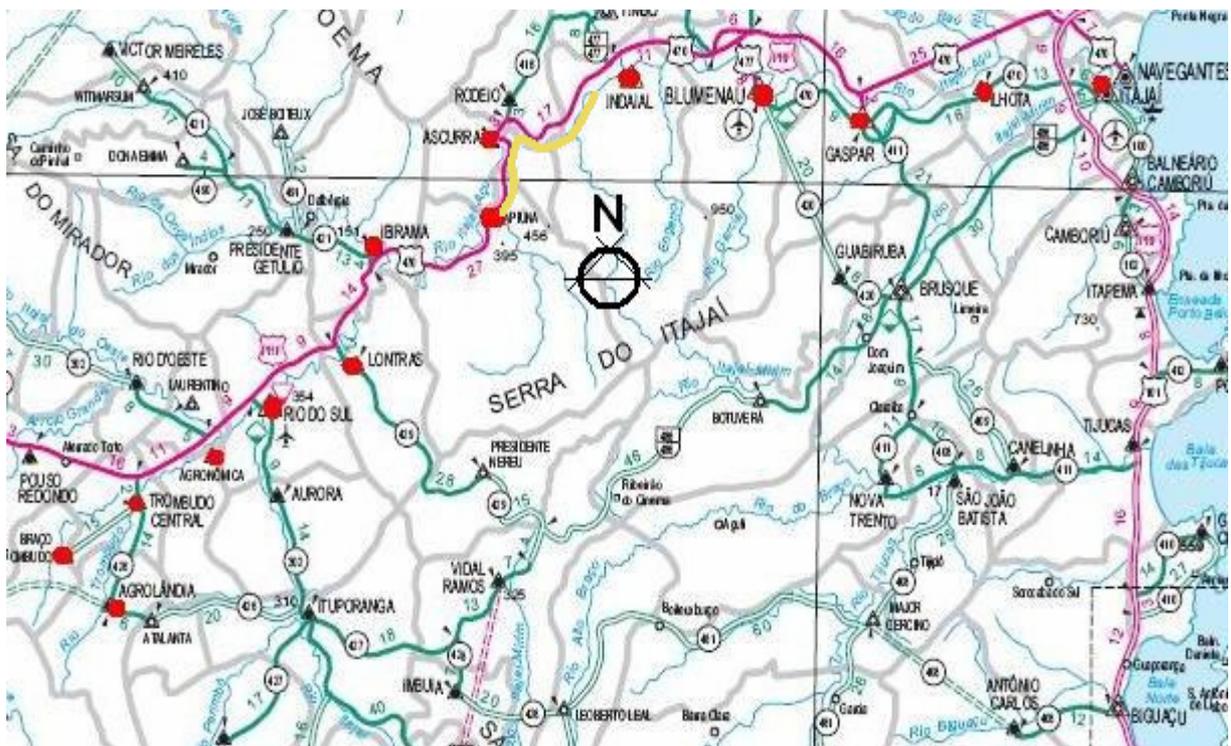


Figura 61 - Trajeto entre Warnow e Aquidaban

Fonte: MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico, 2006 - Alterado por WITTMANN.

A partir da estação de Diamante, precisou-se somente de mais dois dias de trabalho para a ferrovia chegar à estação central de Ascurra, inaugurada no dia 3 de

⁶⁰ 3 Mil-réis ou 3\$000 Rs 3 mil réis)

Câmbio (1909) = US\$ 0,31 / 1\$000 Rs.

1 conto de réis = 310,07 US\$

3 mil réis equivalem a 9,30 US\$

Fonte: <http://www.ocaixa.com.br/bancodedados/dolaranualmedio.htm>.

junho de 1909. A ferrovia chegou a Aquidaban (atual Apiúna) no dia 1º de julho de 1909. Esta estação permaneceu como ponto terminal da linha por dez anos; a extensão ferroviária até ela somava 51 quilômetros.

4.3.5 Trecho - Aquidaban e Hammonia (atual Ibirama)

A construção da ferrovia prosseguiu em direção à Colônia Hammonia (atual Ibirama) e novos planos surgiram. Nesse momento, cogitou-se a possibilidade de estender a linha ferroviária também no sentido de Rio do Sul⁶¹, com o plano de, em longo prazo, a ferrovia se prolongar no sentido oeste, até a divisa com a Argentina. Isto a partir de um entroncamento a ser construído na confluência do rio Itajaí com o Itajaí do Norte, local em que propriamente começa o rio Itajaí-Açu.



Figura 62 - Construção Trecho Subida – Lontras. Contenção do barranco - muro de arrimo feito com pedras graníticas da região

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

⁶¹ A administração Alemã já havia elaborado vários projetos de prolongamento da EFSC, um para o Alto Vale, na intenção de estender a ferrovia até a divisa com a Argentina, um para o porto de Itajaí e outro ramal para Brusque, cidade em franco desenvolvimento já naqueles idos. O projeto de prolongamento de Hansa até Rio Negro, no Paraná, havia sido rechaçado por políticos paranaenses e riograndenses no Congresso Federal, os quais viam na nossa humilde ferrovia grande concorrente para a então EFSP-RG (Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande), cujo ramal demandava ao Porto de São Francisco do Sul. Os demais projetos estavam liberados; porém, no período alemão as verbas brasileiras para tais obras nunca vieram, dado o estado de beligerância que já existia a partir de 1914. (Luiz Carlos Henkels).

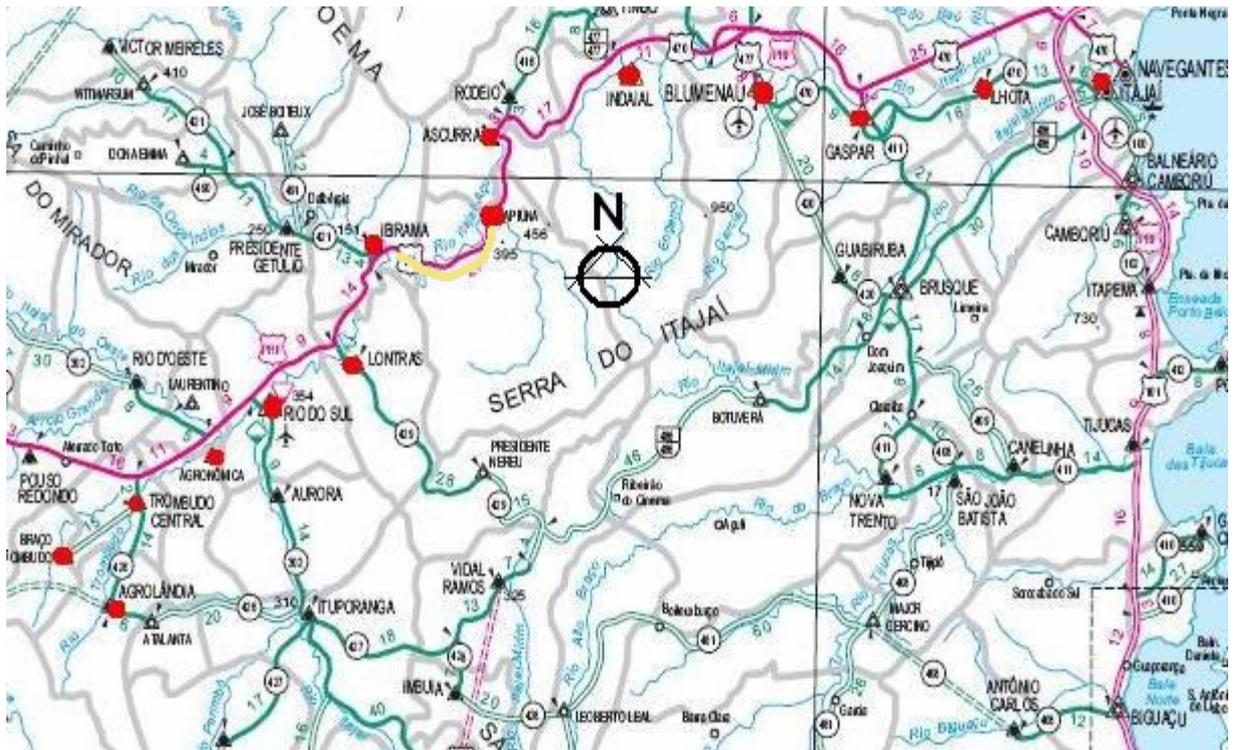


Figura 63 - Trajeto entre Aquidaban e o entroncamento para Hammonia
 MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico , 2006 - Alterado por WITTMANN.



Figura 64 - Vista da Ponte dos Arcos – Subida
 Fonte GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.



Figura 65 - Construção da ferrovia, trajeto para Hansa-Hammonia, veículos de tração animal (carroções) em atividade na abertura da ferrovia, feita com pás e picaretas
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A construção da EFSC seguia no sentido de Hammonia com a certeza de seu prolongamento para Lontras, localizada na Serra do Mar. Estudos foram efetuados.

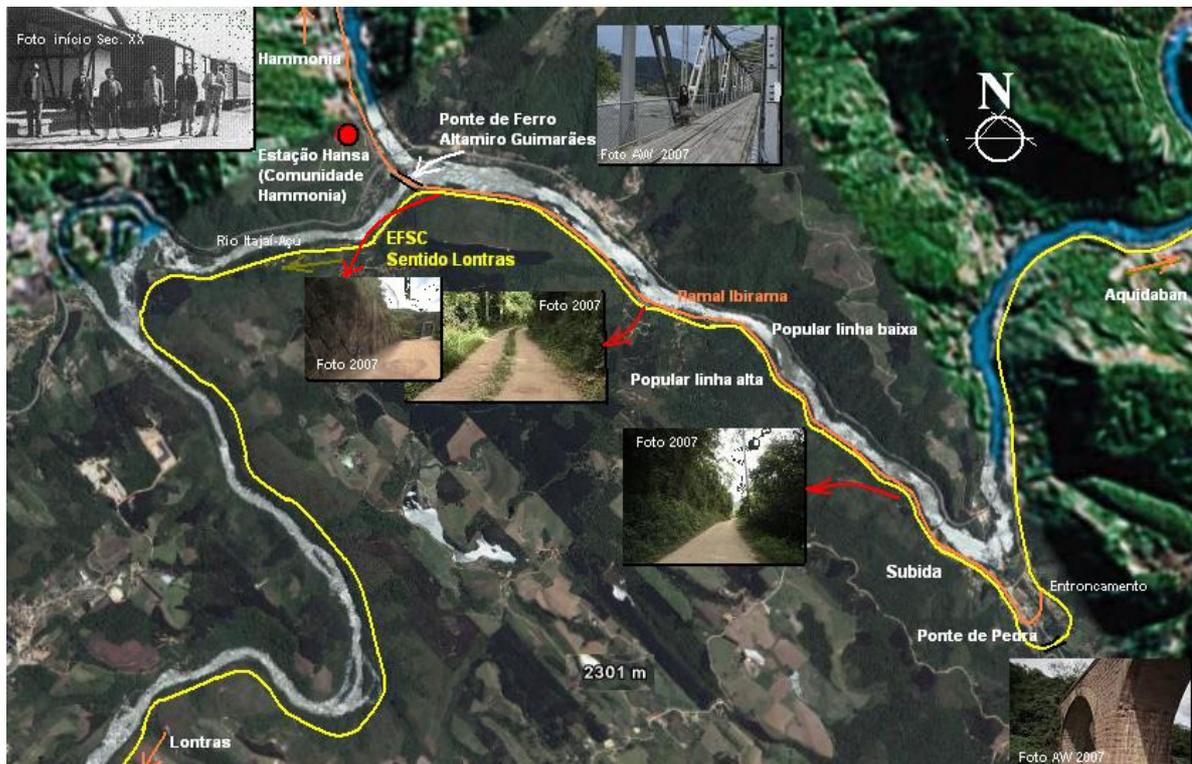


Figura 66 - Detalhe da localização - ramal de Hammonia e da estação da comunidade de Hansa
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

Nessa região, de serra, foi onde os construtores encontraram maiores obstáculos naturais. Em Lontras foi construída a estação ferroviária Victor Konder (Estação de Riachuelo), em homenagem ao Ministro das Obras e Viação, catarinense.

A ferrovia chegou a Hammonia em 1909, cobrindo uma extensão de 69.300 quilômetros de trilhos, entre Blumenau e sua estação, e foi inaugurada no dia 1º de outubro de 1909.

Nesta primeira etapa, na qual foram construídos os 69.300 quilômetros entre a estação principal de Blumenau e Hammonia, a obra foi totalmente custeada por capital e tecnologia alemã, sendo que a administração estava sediada em Berlim.

A EFSC, ao ser aberta ao tráfego em 1º de outubro de 1909, nos 69.300 km entre Blumenau e Hansa, promoveu uma mudança radical nas convivências comunitárias que por estes tempos habitavam e se instalavam ao longo do Vale do Itajaí. Estas comunidades que se deslocavam a 5 km/h passaram a partir de então a andar nos absurdos 30 km/h, permitidos pelo trem de ferro. Não é preciso dizer que a partir de então o progresso e o desenvolvimento da região começaram a andar a passos largos, com o trem levando conforto e segurança a todos. (HENKELS, [s.d]).

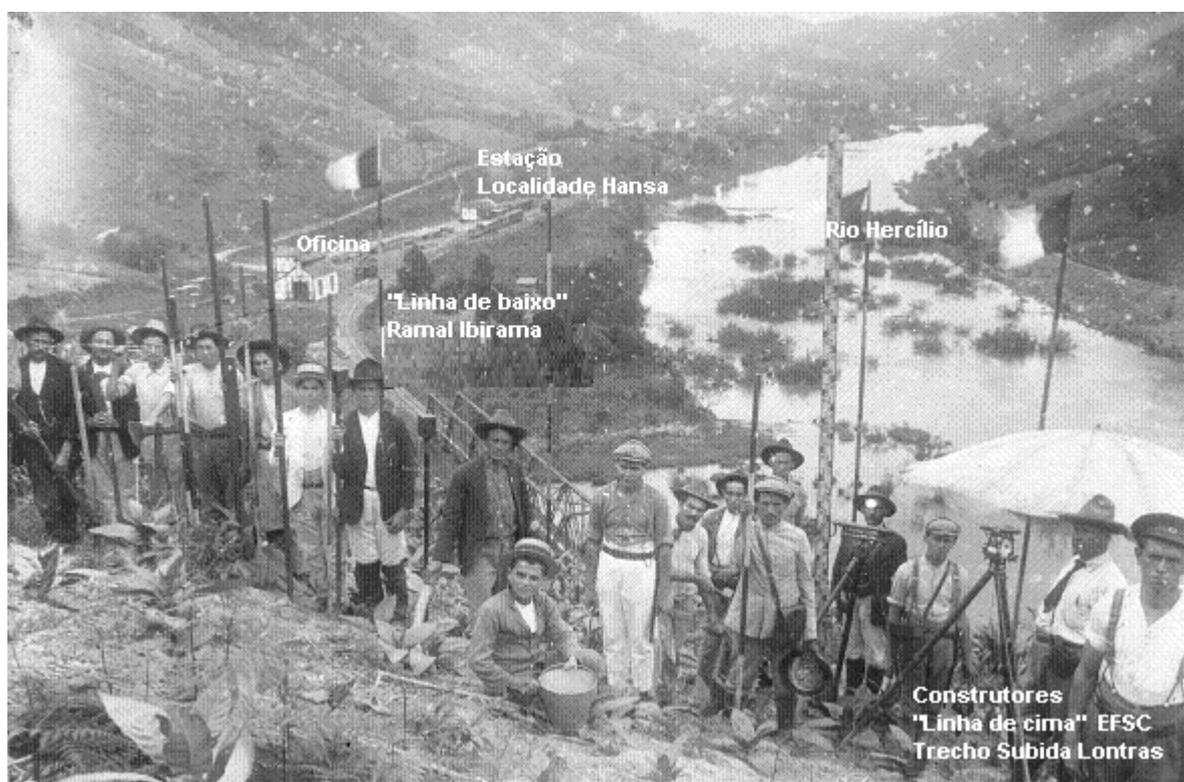


Figura 67 - Vista parcial da comunidade Hansa-Hammonia e dos construtores da ferrovia
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIRAMA - Alterado por WITTMANN.

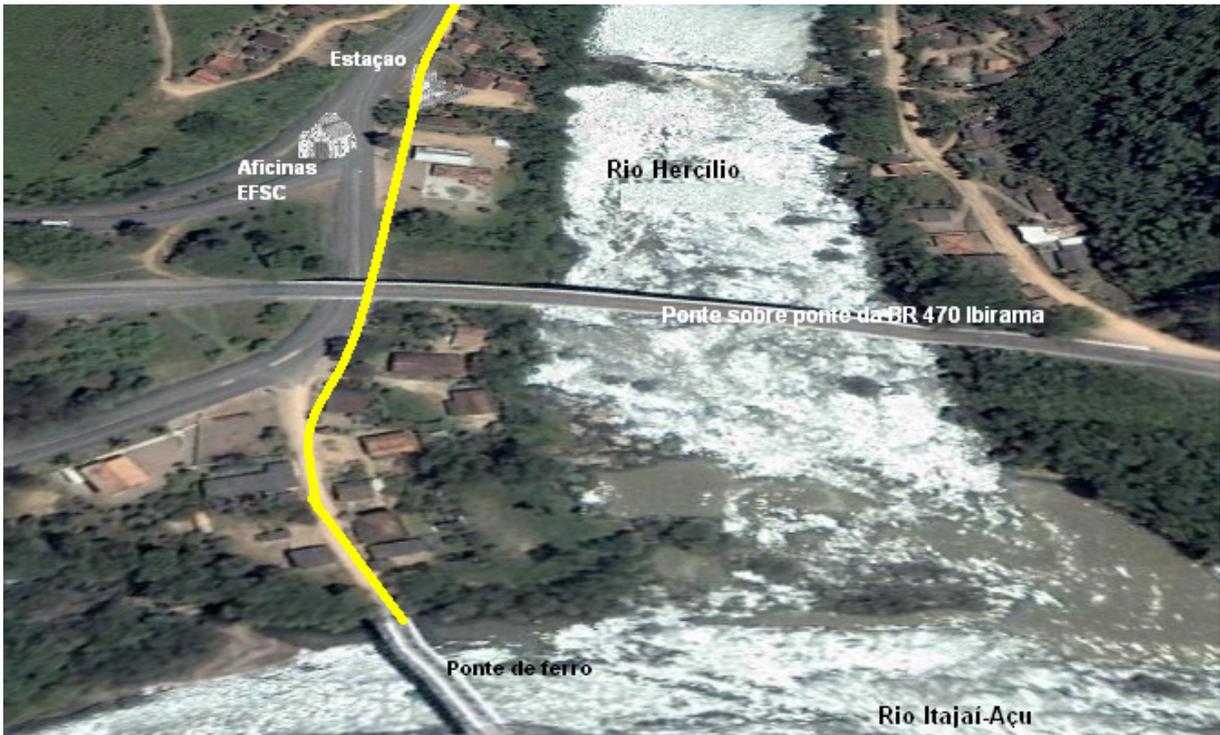


Figura 68 - Vista parcial do local da estação da comunidade Hansa – 2008
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

Mas estava para acontecer um fato na história mundial que mudaria o rumo da história ferroviária e dos transportes no Vale do Itajaí. E novos agentes surgiriam.

4.4 O GOVERNO FEDERAL E A I GUERRA MUNDIAL

De acordo com um Relatório da EFSC de 1920, no dia 29 de novembro de 1911 o governo federal brasileiro encampou a linha férrea da S.A. Estrada de Ferro Santa Catarina, por meio do Decreto-Lei nº 9.155. A EFSC (cláusula XXVIII), mesmo continuando a ser administrada pela companhia alemã, passava a ser patrimônio do Estado brasileiro, arrendada por 60 anos.

Em 18 de março de 1914, são aprovados, pelo Decreto 10.818, os estudos para o prolongamento ferroviário, seguindo até Trombudo Central.

Nesse ínterim, ocorre um fato na Europa que teria ecos no Vale do Itajaí e na construção da EFSC. No dia 28 de junho de 1914, o arquiduque Francisco Ferdinando, herdeiro do trono austro-húngaro e sua esposa foram assassinados por um membro do grupo nacional-terrorista armado “Mão Negra”, que lutava pela unificação dos territórios sérvios. Este assassinato deu início a um processo que

culminou com a Primeira Grande Guerra Mundial⁶².

Supostamente, no dia 5 de abril de 1917 o vapor brasileiro *Panamá* foi atacado por um submarino alemão. Em 11 de abril, o Brasil rompeu relações diplomáticas com a Alemanha, e no dia 20 de maio o navio *Tijuca* foi atacado perto da costa francesa. Nos meses seguintes, o governo brasileiro confiscou, a título de indenização de guerra, 42 navios alemães que estavam em portos brasileiros e também nos portos do Vale do Itajaí. No dia 23 de outubro de 1917, o cargueiro nacional *Macau* foi atacado pela Alemanha, próximo à costa da Espanha. O governo, sob pressão popular, se posiciona contra a Alemanha e no dia 26 de outubro de 1917 declara guerra à Aliança Germânica⁶³. O Brasil passa a patrulhar o Atlântico, sob “comando” americano.

Esta parte da história da região do Vale do Itajaí é cheia de controvérsias, atos mal esclarecidos, lacunas abertas para serem desenvolvidas novas pesquisas.

Em janeiro de 1918, o governo brasileiro também rescinde o contrato com a companhia alemã que administra a EFSC e a Companhia de Navegação, por meio do Decreto 13.907, passando a administração dela a uma junta militar federal, sem qualquer indenização. A comunidade do Vale do Itajaí se sentiu lograda em seus direitos de posse de um patrimônio privado, e muitos afirmaram, e continuaram afirmando, tratar-se de um roubo oficial, o que gerou protestos locais e dos investidores. A EFSC deixou de ser um patrimônio privado e passou a ter o perfil de um patrimônio público da Nação, o que dificultou muito sua administração a partir desse momento. A EFSC passou a ter o perfil de uma empresa estatal.

Nesta primeira empreitada de 69 km, a ferrovia foi totalmente construída com recursos e material de origem alemã, sendo a única ferrovia brasileira implantada nestas condições, inclusive com sede administrativa em Berlim, capital da Alemanha. Infelizmente, com o advento da primeira guerra mundial, os alemães perderam a concessão de exploração da ferrovia, em função do grande movimento nacionalista que tomou conta do Brasil nesta época, movimento que praticamente “exigia” a retirada do capital alemão do País. Assim, em março de 1918 a EFSC foi “tomada” pelo Governo Brasileiro, que designou uma Comissão Militar para administrá-la. (HENKELS, [s.d.])

⁶² A princípio, responsabilizavam a Alemanha e o Império Austro-Húngaro pelo conflito. Supostamente o Império Austro-Húngaro, apoiado pelos alemães, teria atacado a Sérvia em 29 de julho. A Alemanha também foi acusada de ter invadido a Bélgica em 3 de agosto de 1918, sendo considerada culpada e teve que pagar as indenizações de guerra e todos os custos futuros a todos os veteranos da Tríplice Entente, estimados em trinta bilhões de dólares.

⁶³ A participação militar do Brasil no solo europeu não foi muito grande. Resumiu-se em algumas ações de pilotos da Força Aérea que foram treinados na Europa, apoio médico, fornecimento de alimentos e matérias-primas. A Marinha brasileira recebeu a incumbência de patrulhar o Atlântico.

Após essa movimentação política, administrativa e burocrática, somente após o ano de 1918 foram retomados os estudos e projetos para a construção da ferrovia até o Alto Vale do Itajaí.

4.5 NOVOS CONSTRUTORES E NOVOS PROJETOS

Apesar dos projetos e estudos efetuados já em 1918, a verba necessária somente é liberada para dar prosseguimento à construção da ferrovia no momento do arrendamento desta pelo governo estadual, em 1921.

No ANEXO C encontra-se transcrito o Relatório do engenheiro Breves Filho⁶⁴ aos seus superiores, como fonte de persuasão da importância da construção do prolongamento da EFSC e, com isto, a liberação de verbas.

O prolongamento desta Estrada é providência que não deve ser mais retardada. Basta considerar-se a vasta e rica região sobre a qual exercerá decisiva influência, o far-west catharinense e o norte do Rio Grande do Sul, dotado de terrenos fertilíssimos, com um clima temperado e salubérrimo, onde se sucedem as zonas agrícolas e pastoris, e que, pela variedade de altitudes e de composição do solo, são apropriados a nelles medrarem os productos das zonas tropicaes ora os cereaes e fructas dos climas europeus. Esse prolongamento é uma exigência nacional, de ordem econômica e social, para transportes fáceis à produção agrícola e industrial, que se intensifica, e servir de valioso factor da nacionalização dos elementos heterogêneos, que vão povoando os nossos sertões, além de obedecer a razões estratégicas e, finalmente, financeiras. (BREVES FILHO, 1920).

O primeiro diretor da EFSC, Otto Rohkohl, justifica a mudança de traçado da ferrovia na área central de Blumenau (ANEXO A), pela falta de verbas do município para quitar o montante da obra. O custo da obra – se a ferrovia seguisse o primeiro traçado (junto à margem direita do rio Itajaí-Açu) – para fazer o muro de contenção da barranca do rio entre o porto do centro e a estação de Blumenau – seria superior ao da construção de duas pontes sobre o rio Itajaí-Açu, um túnel, um elevado e uma nova estação. O assunto será retomado com mais detalhes no decorrer deste trabalho.

⁶⁴ Joaquim José de Souza Breves Filho: engenheiro do Rio de Janeiro, de relações estreitas com a família Konder, de Itajaí, que assumiu o comando da construção da EFSC fazendo alterações nos projetos executados durante a segunda parte da construção da ferrovia. Muitas dessas alterações resultaram em modificações radicais, que envolveram mudanças do trajeto da EFSC e aumentos de construções ferroviárias. E não ficaram muito bem explicadas na documentação oficial.

Foram estudados vários projetos, um dos quais o de marginalizar o rio Itajaí-Açu em sua margem direita, até “Vorstadt”, mediante a construção de um muro de arrimo desde a foz do Ribeirão da Velha até “Vorstadt”. Esta obra, por ser bem mais cara do que duas pontes, mas que por sua vez viria a beneficiar a cidade, que com isto iria possuir um cais de vários quilômetros de comprimento, só poderia ser feita com a cooperação do governo brasileiro, federal e municipal. Como o município era pobre e não tinha os meios para cooperar neste plano e o governo federal nenhum auxílio queria prestar para sua realização, foi abandonado este projeto.

O capital para este trecho da obra fora liberado pelo governo federal; portanto, não deveriam existir problemas quanto ao valor do projeto inicial e a disponibilidade ou não de capital por parte do município.

4.5.1 Vale do Itajaí: Centro Econômico Estadual

Nesse momento, o Vale do Itajaí era um forte centro econômico para a economia do Estado de Santa Catarina, e o governo estadual necessitava efetuar melhorias nas comunicações da região, sendo que a alternativa menos onerosa aos cofres públicos, à época, seria dar prosseguimento à construção da EFSC. Para ilustrar esta afirmativa, o professor Lago (1969, p. 201) fez uma reflexão de ordem econômica sobre o Estado de Santa Catarina na década de 60, destacando os seguintes números:

Quanto ao valor da produção industrial, a participação do município de Blumenau, em todo o Estado, tem atingido 13,5%. Na Bacia do Itajaí sua liderança é esmagadora, contribuindo com quase 50% do valor da produção regional. O Estado participa em torno de 30% quanto ao mesmo fato e tem absorvido 33% da mão-de-obra do setor secundário das atividades econômicas, enquanto Blumenau, no conjunto da Bacia, absorve mais de 40% da força de trabalho industrial. (LAGO, 1969, p. 201).

O Estado de Santa Catarina se ressentia das limitações contidas nas vias terrestres de transporte que têm, assim, reduzidas suas funções promocionais do desenvolvimento econômico. A circulação das riquezas, indispensável para dinamizar as atividades produtivas, encontra na deficiência das vias de transporte circunstância redutora do fluxo de renda gerada nas diversas atividades econômicas, cujas perdas, devidas à oneração de fretes, à danificação precoce de material rodante, à dilatação do tempo para se conectar zonas produtoras com centros consumidores, são apreciáveis.

Em função de peculiares características do meio físico e da localização de mercados observa-se, como fato marcante, a frágil articulação interna em Santa Catarina, do que emerge como questão essencial a disposição predominantemente longitudinal dos traçados rodoviários, setor que absorve a maior parcela na circulação de massas econômicas. (LAGO, 1968, p. 221).

4.5.2 Especulações fundiárias: prolongamento ferroviário

Nessas circunstâncias, a região apresentava sérios problemas de transporte. Segundo Cátia Dagnoni, a região de Subida era até então um grande desafio para o tráfego entre os núcleos do Alto Vale do Itajaí e Blumenau, ao se percorrer picadas no meio da mata, subindo e descendo a serra, e com isto dificultando muito o desenvolvimento local daqueles núcleos.

A criação do núcleo de Riachuelo–Lontras revelou-se um ato corajoso e audacioso, devido à distância do centro da colônia, precárias condições de transporte e comunicação, difícil assistência médica, em caso de emergência ou acidentes graves. As dificuldades fluíam na medida em que o movimento de tropas aumentava. O transporte era realizado em lombo de burro, num picadão que piorava a cada dia pela passagem das mulas e bois, o qual principalmente nos dias de chuva e nos invernos se tornava intransitável. (DAGNONI⁶⁵, [s.d.]).

4.5.3 Agentes da EFSC envolvidos nos negócios fundiários

A historiadora Cátia Dagnoni afirma que as condições e o movimento migratório para as terras do Alto Vale aumentaram a partir da segunda década do século XX, coincidentemente com a data de início da construção do trecho ferroviário rumo a Rio do Sul. Entretanto, muitos atribuem tal desenvolvimento ao aldeamento indígena na localidade de José Boiteaux, à presença de colonizadores como Feddersen (propriedade do Cel. Feddersen, de Blumenau), Reif e Jensen, e às ações do *Kulturverein* de Blumenau. Estas empresas colonizadoras faziam parte dos grupos que construíaam os caminhos e estradas nessa região, a exemplo do Cel. Feddersen, que se empenhara em trazer a ferrovia para o Vale do Itajaí.

Essas empresas tornaram-se, em geral, concessionárias de terras em pagamento de estradas construídas nessas zonas catarinenses. Devido ao seu esforço, dentro de poucos anos povoaram-se os Vales do Taió, Rio do Oeste, do Trombudo, das Pombas, até o Canoas. E, mais tarde, a partir de 1913, principalmente pelo trabalho de Henrique Reif, a colonização transformou em florescentes núcleos as terras banhadas pelo Lauterbach, pelo Pacabach, pelo Sandbach, pelo Cotias, até os rios da Batalha e Águas Negras. (PELLIZZETTI apud DAGNONI, [s.d]).

⁶⁵ Historiadora. Especialista em Arquivologia e Museologia, Mestre em Desenvolvimento Regional. Diretora Museu e Arquivo Histórico da Fundação Cultural de Rio do Sul.

Vale destacar que, mais tarde, também se tornou concessionário de terras às margens do Rio do Oeste (atual Rio do Sul) o Dr. Gino de Lotto (mais precisamente na parte alta de Subida e no Ribeirão dos Bugres), e o engenheiro-chefe da EFSC, Dr. Joaquim Breves Filho. Dagnoni afirma que o engenheiro Breves buscava no colono a mão-de-obra para a construção da estrada de ferro. Os trabalhadores da construção ferroviária ocupavam os arredores e, muitas vezes, recebiam como pagamento terras devolutas. Moravam de maneira inadequada, em barracos próximos à frente de trabalho.

Ainda comenta D'Amaral (1950), conforme Pellizzetti (1981), que em 1918 também se tornou concessionário das terras nas margens do Rio do Oeste, mais tarde transferidas ao Dr. Gino De Lotto, na parte alta da Subida e ainda no Ribeirão dos Bugres, o Dr. Joaquim Breves Filho, que localizou nessas terras, ao que parece, os colonos apenas como agregados seus. (DAGNONI, [s.d.]).



Figura 69 - Moradias de trabalhadores da EFSC – próximo a Rio do Sul (I) – Início da década de 30 do século XX

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul..



Figura 70 - Moradias de trabalhadores da EFSC – próximo a Rio do Sul (II) Início da década de 30 do século XX

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Em depoimento dado à revista Blumenau em Cadernos (agosto, 1960, p.154), Henrique Hacker⁶⁶ deixa claro que a interferência do novo engenheiro-chefe da EFSC ia muito além dos assuntos relacionados à construção da ferrovia.

Sustentei nas minhas colônias, escolas e construí, por conta de minha empresa, estradas de rodagem de grandes extensões e pontes. Mais tarde (1916), adquiri terras ao lado direito do Rio Timbó... a Colônia Francônia... em frente da colônia São Pedro, e comecei a povoar essa zona, subdividindo-a e parcelando-a.

Em virtude da interferência do engenheiro Joaquim Breves Filho nas terras da colônia Francônia, e dos entraves, por ele opostos, aos meus trabalhos, situação que somente mais tarde foi solucionada pelo Interventor general Ptolomeu de Assis Brasil (1931), abandonei a tarefa de colonizar, vendendo as terras pertencentes à firma e à mesma concedidas (com exceção, naturalmente, das terras de Francônia). (BLUMENAU EM CADERNOS, 1960, p.154).

A partir desse momento, na segunda década do século XX, a construção da EFSC prosseguiu, sob o comando de Breves Filho, tendo o Estado de Santa Catarina como arrendatário. O Estado arrendara a EFSC com base no Decreto

⁶⁶ Pioneiro do Vale do Rio do Peixe, fundador da firma Henrique Hacker & Cia., com sede em Carazinho. O mais antigo colonizador no Vale do Rio do Peixe e fundador de várias colônias, como a colônia de Bom Retiro (atual Luzerna), Herval, 5 quilômetros distante de Bom Retiro, que se transformou em Cruzeiro e, mais tarde, em Joaçaba. Fundador das colônias São Pedro e Santa Cruz (atual Caúna).

Federal 15.152, de 2 de dezembro de 1921, fato festivamente comemorado no dia 28 de dezembro desse mesmo ano.

Ficou determinado em contrato que o Estado de Santa Catarina daria prosseguimento e viabilizaria a construção da ferrovia na direção de Barra do Trombudo, em torno de 32 quilômetros, e de Blumenau até o porto de Itajaí mais 48 quilômetros, além de reaparelhar o trecho ferroviário existente (linha e material rodante), para promover sua adequada manutenção.

Foi efetuada uma análise sobre qual das opções seria construída em primeiro lugar, tendo-se decidido pelo trecho entre o entroncamento de Hammonia até Barra do Trombudo, pois de Blumenau a Itajaí existia já a opção do transporte fluvial pela Companhia de Navegação pertencente à EFSC.

Ficou determinado que Breves Filho, além de administrar a EFSC, acumularia também o cargo de engenheiro-chefe das obras do prolongamento ferroviário. Foi formada uma equipe de auxiliares, pois os próximos 22 quilômetros da linha a serem construídos seriam os mais difíceis de toda a EFSC, devido à necessidade de se transpor a Serra do Mar, na localidade de Subida. Este trecho da EFSC, também, seria o local de onde se vislumbrariam as mais belas paisagens de todo o trajeto ferroviário.

4.5.4 Variante do prolongamento

Algo curioso aconteceu sob o comando de Breves Filho, em 1922. Ele apresentou nova proposta para o entroncamento de Subida, desqualificando o projeto existente. Seria oportuno estudar melhor este fato em pesquisa posterior. Qual o verdadeiro e real sentido da mudança de traçado do projeto original sugerida pelo engenheiro Breves Filho ao órgão federal que à época gerenciava o transporte ferroviário no Brasil, antes da criação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro⁶⁷? No projeto original, o entroncamento da linha já existente fora projetado para se localizar dois quilômetros antes da estação de Hammonia. Breves Filho argumentava, em defesa de sua proposta, que este ponto, mais especificamente no conhecido km 67, ficaria espremido entre o rio e a encosta da Serra, não tornando a estação propícia e apta – devido ao pouco espaço restante – para receber

⁶⁷ Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes, constituída pela Lei nº 4.102, de 20 de julho de 1962.

mercadorias e pessoas. Prosseguindo em sua argumentação, dizia o engenheiro que “seria somente uma estação para formação dos trens que demandariam para o Alto Vale e até Hammonia”. Será visto, posteriormente, que mesmo com a mudança, foi exatamente este papel que o entroncamento cumpriu em outra localização. A proposta de Breves Filho sugeria que o entroncamento projetado para o km 67 fosse construído no km 63, em plena serra, na estação de Subida, já edificada. Vale esclarecer que esta estação tinha melhor acesso às estradas de rodagem. O engenheiro afirmava, por meio de números, na tentativa de impressionar com suas justificativas, que na nova proposta o trem poderia subir a serra em aclividade máxima de 1,5%, numa distância de 15 quilômetros, contra 1,8% numa distância de 9 quilômetros do traçado anterior. Há registros de que no traçado original havia uma exigência a ser cumprida, que era a construção de um depósito para locomotivas que auxiliariam na tração das composições serra acima, não necessária na nova proposta de Breves. Porém a proposta de Breves Filho foi aceita e aprovada pelo órgão federal, passando a se chamar “*variante do prolongamento*”.

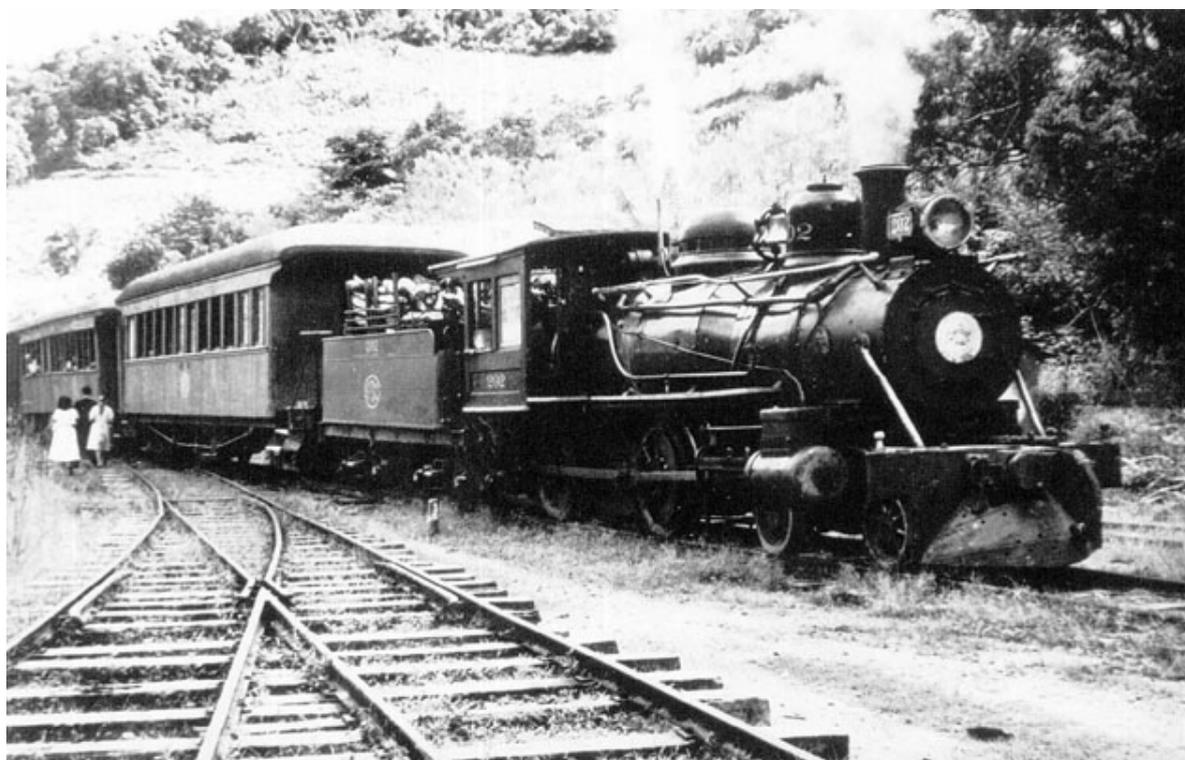


Figura 71 - Entroncamento para Hammonia (atual Ibirama)
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

4.6 CONSTRUÇÃO DA SEGUNDA ETAPA

As obras tiveram início no dia 23 de janeiro de 1923, em várias frentes de trabalho, tendo sido executadas por diferentes empreiteiros, sob o comando de empreiteiros subordinados a Breves Filho⁶⁸. O escritório do comando geral da obra foi montado em Lontras.

A construção da ferrovia era dividida em frentes de execução de trabalho. A equipe de frente trabalhava com pás e picaretas, e, se necessário, dinamites para a abertura e a remoção de todo obstáculo do leito ferroviário. Outra equipe transportava o material do leito em veículos pequenos, conhecidos por tombadeiras, que eram vagonetes basculantes e serviam para deslocar a terra e pedras para as regiões de aterro. As tombadeiras circulavam em trilhos provisórios instalados pelos obreiros, que formavam, então, outra equipe. Após o aterro, a linha era removida e instalada em outra frente de trabalho.

Cada frente de trabalho era formada por um número grande de pessoas, coordenadas por um imediato. Geralmente, os trabalhadores trabalhavam de pés descalços, e tinham idades variadas. Alguns, muito novos, participavam da frente de trabalho distribuindo água, ou mesmo como mensageiros entre as várias frentes.

Arlindo Fiedler, residente em Blumenau, conta que seu avô, Paul Feustel, sempre lhe contava as histórias “do tempo em que, muito jovem, trabalhava nas obras de construção da ferrovia da serra”. Seu trabalho era, com baldes, pegar água no Rio Itajaí, que naquele tempo ainda era limpo, e abastecer o exército sedento que se batia na abertura do traçado da ferrovia. Contava o Sr. Feustel que muitas vezes os trabalhos seguiam durante a noite para aproveitar o bom tempo reinante, ou para muitas vezes recuperar algum atraso. Neste caso, o trabalho seguia sob a luz de tochas feitas de troncos de palmito de cerca de um metro de altura, que, desprovidas do miolo interior, eram enchidas com madeira, na qual era posto fogo. A manutenção destas tochas também era trabalho feito pelos jovens adolescentes do contingente. (HENKELS, [s.d.]).

⁶⁸ Para se ter uma idéia do bom relacionamento entre o comandante da EFSC, Breves Filho, e as lideranças políticas locais, estaduais e até federais, em dezembro de 1922 o governo federal cortou o repasse de verbas para inúmeras obras estaduais no País, argumentando contenção de custos, o que não ameaçou o repasse para as obras ferroviárias no Vale do Itajaí. Na época, Breves Filho comentou que isto somente fora possível graças ao excelente relacionamento entre os governos federal e estadual.

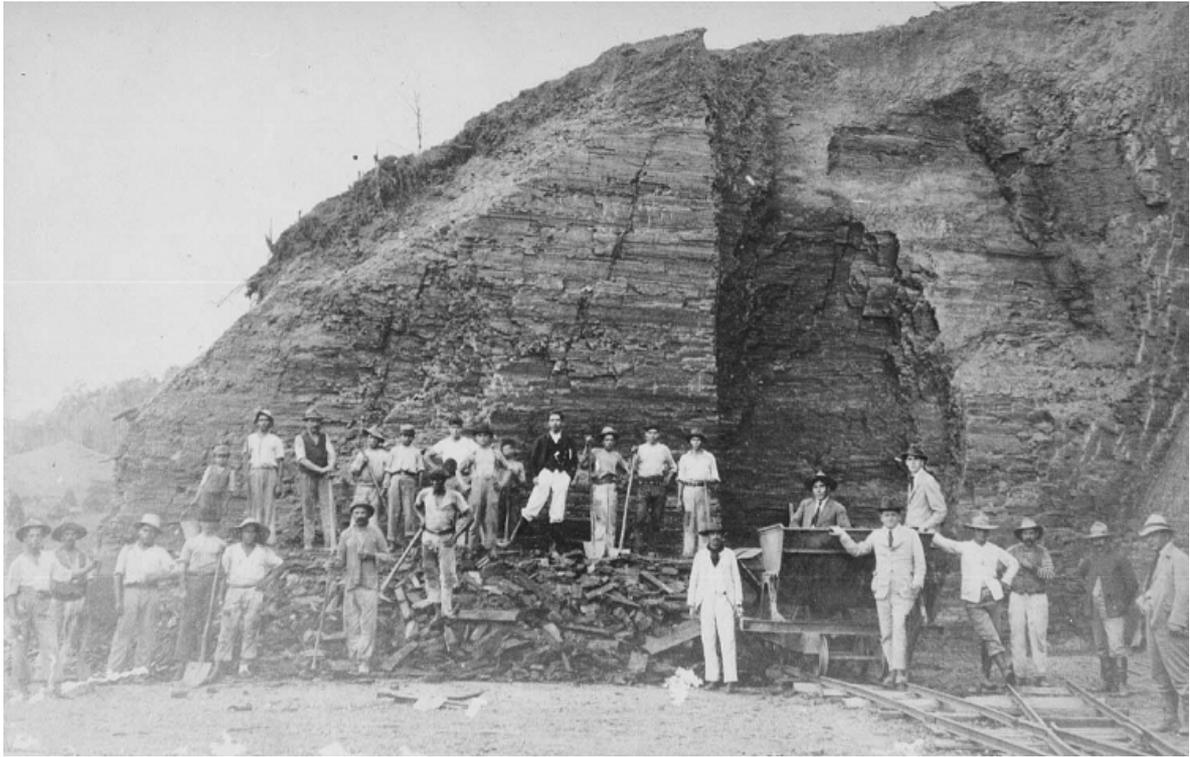


Figura 72 - Abertura do leito à base de pás e picaretas, cortando a rocha – Subida
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 73 - Abertura do leito à base de pás e picaretas – Subida
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 74 - Remoção de material - Construção do trecho de Subida
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A partir da variante aprovada, as obras estiveram sob o comando do empreiteiro Erich Germer. Nesta parte da serra, por ser uma das mais acidentadas, foi necessário maior número de obras, como o corte da rocha em vários pontos e a retirada de pedras, aterros, construção de pontes, túneis. A obra durou 6 anos. O empreiteiro Carl Louis Wilhelm Hager⁶⁹, de Lontras, construiu alguns dos viadutos e pontes de pedra-rosa em arco e bueiros ao longo deste trecho da linha.

⁶⁹ Carl Louis Wilhelm Hager foi o carpinteiro responsável por toda a estrutura de madeira que moldava o formato para a execução dos inúmeros viadutos construídos na região.



Figura 75 - Estrada de Ferro – Lontras – Sr. Carl Louis Wilhelm Hager está à direita - 1924
 Fonte: OESTREICH, [19??].

Exímio carpinteiro, uma vez que os viadutos de pedra exigiam trabalhos iniciais em madeira, que lhes moldariam o formato, o Sr. Hager e equipe sempre eram vistos nos precários caminhos da serra ou depois, já no leito da ferrovia que começava a se formar, com um trator sem pneus somente com uma espécie de garras nas rodas para facilitar a aderência – modernidade para esta época. Na carreta puxada por este trator seguia o material necessário para as obras ao longo do trecho. (HENKELS, 1993).



Figura 76 - Equipe de carpintaria da EFSC, entre Subida e Lontras, liderada por Carl Louis Hager (em pé entre o trator e o reboque). Trator sem pneus
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A construção desse trecho de Subida teve muitos imprevistos, interrupções, retrabalhos, desmoronamentos, vários acidentes com vítimas e casos não esclarecidos, atualmente entendidos como lenda local.

Conta-se que este que seria o segundo túnel do trecho, com 160 m de comprimento, ao desmoronar teria soterrado seis operários juntamente com as tombeiras que ali se encontravam. O mais impressionante é que todos afirmam que nem estas pessoas nem o equipamento foram retirados, tornando-se para sempre a sepultura destes infelizes, uma vez que as obras nunca foram retomadas e a ferrovia teve que “desviar” do tal morro onde seria feito o túnel, cujas entradas, uma delas já com acabamento concluído, ainda lá se encontram. Nunca consegui encontrar, pelo menos até agora, qualquer referência a este desmoronamento, nem de suas conseqüências nos relatórios do Dr. Breves. Ou o fato foi tomado como “normal” e dada pouca importância, ou foi mantido em sigilo por sua gravidade. O interessante é que até o relatório de 1925, o Dr. Breves citava a construção de três túneis. A partir de 1927 os relatórios descreviam apenas dois túneis no trajeto. (HENKELS, [s.d.]).

Devido à geografia acidentada desse trecho da variante do prolongamento próximo à Subida, foi necessário construir inúmeras pontes e extrair ferro e pedras do local, conforme detalhado a seguir.

4.6.1 Trecho - Subida e Lontras

A construção do trecho ferroviário entre Subida e Lontras é uma seqüência das obras executadas pelas frentes de trabalho sob o novo comando da EFSC, que seguiam rumo ao Alto Vale do Itajaí. Parte deste trecho foi detalhada no item anterior. Os trabalhos igualmente se iniciaram em janeiro de 1923, em uma das muitas frentes arregimentadas nesse momento. As obras nesta localização apresentavam maiores desafios aos construtores, pela necessidade de galgar os contrafortes da Serra do Mar, em Subida. Devido à topografia acidentada da Serra do Mar, a estação de Lontras somente foi inaugurada no dia 1^o. de abril de 1928. Foi denominada de Estação Victor Konder, em homenagem ao Ministro de Obras e Viação da época. O empreiteiro das obras do trecho ferroviário entre Subida e Lontras chamava-se Erich Germer.

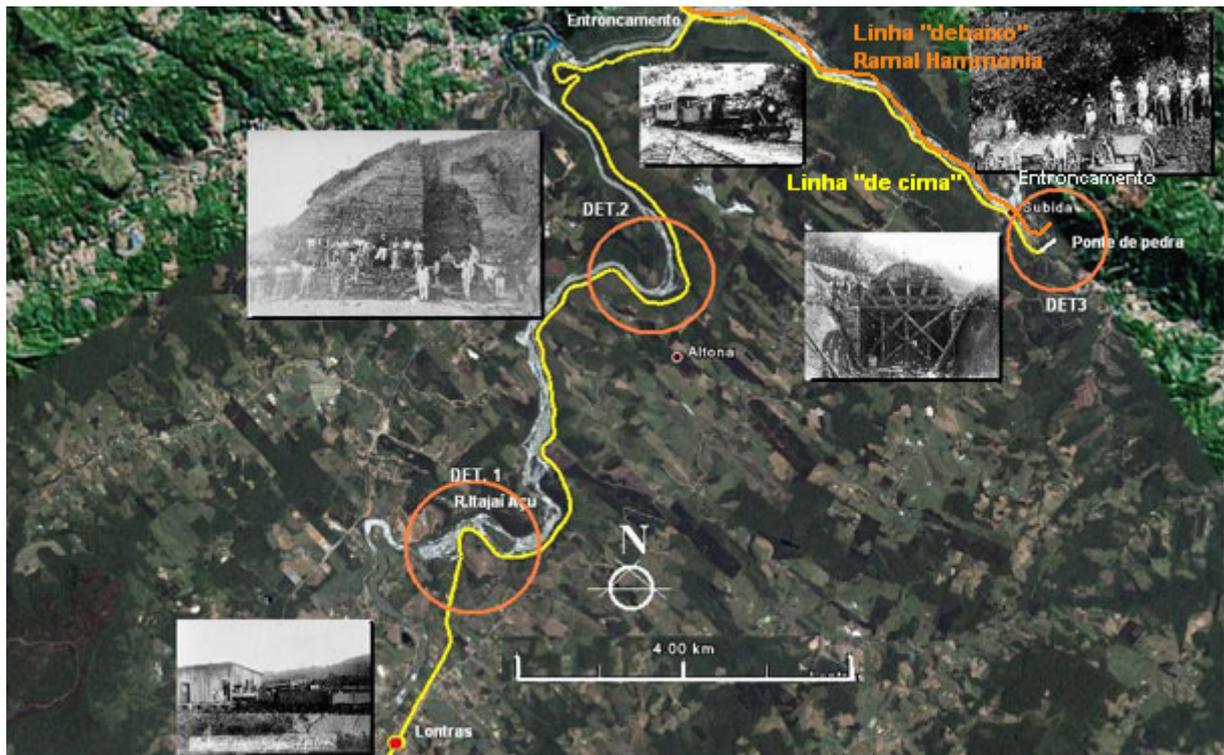
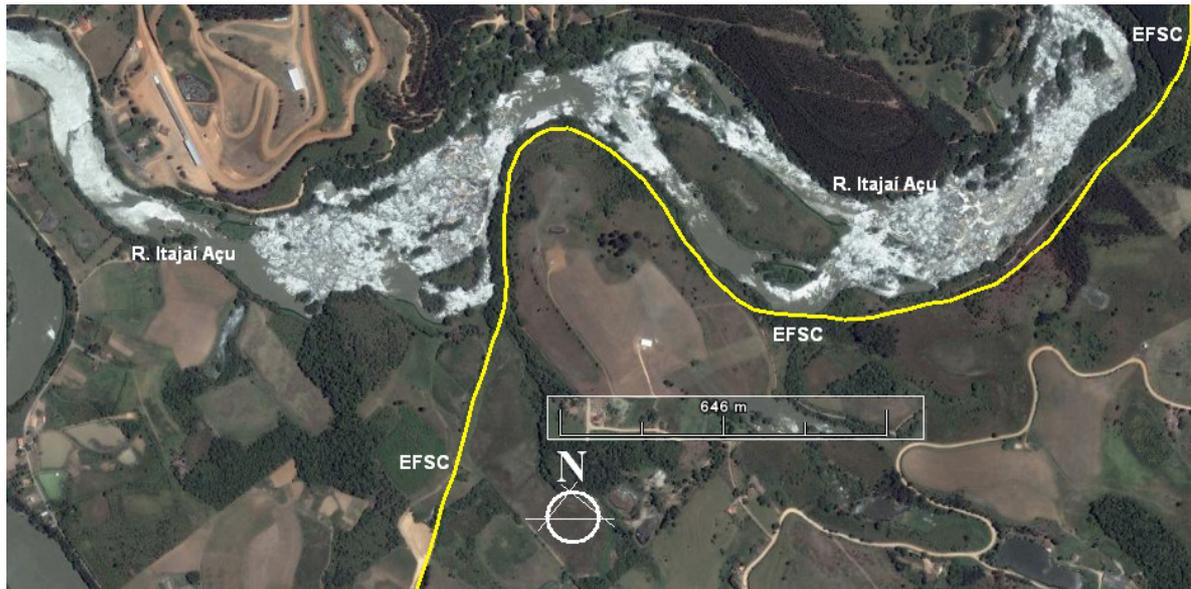
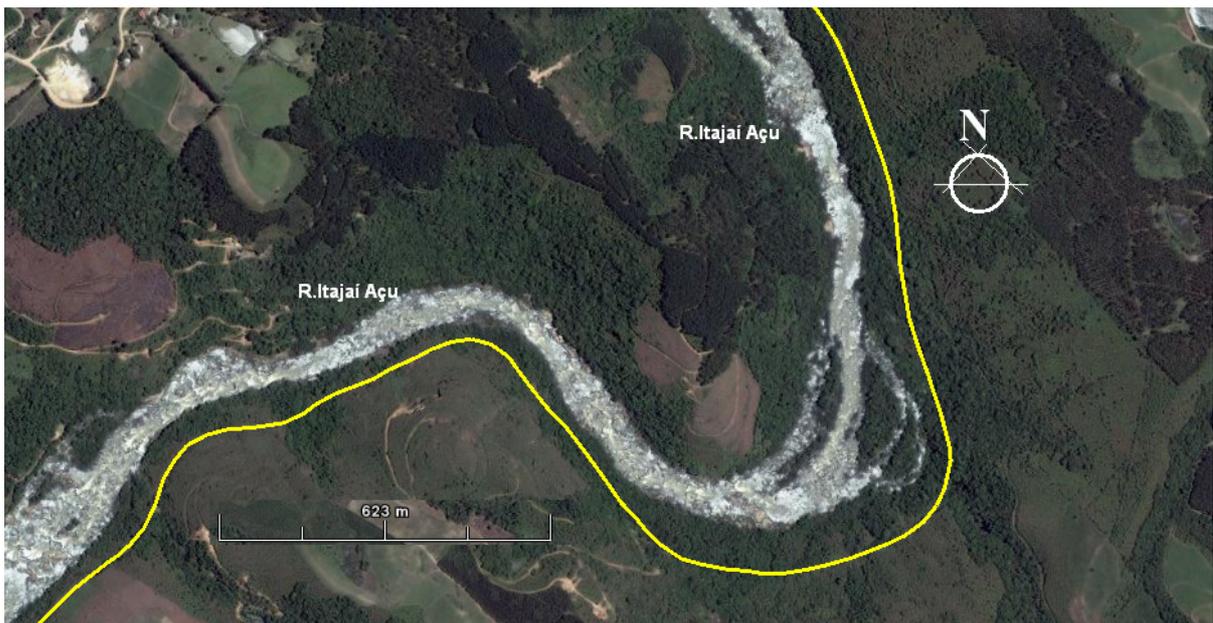


Figura 77 - Trecho Ferroviário entre Subida e Lontras
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

**Figura 78 - Detalhe 1**

Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

**Figura 79 - Detalhe 2**

Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.



Figura 80 - Detalhe 3

Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

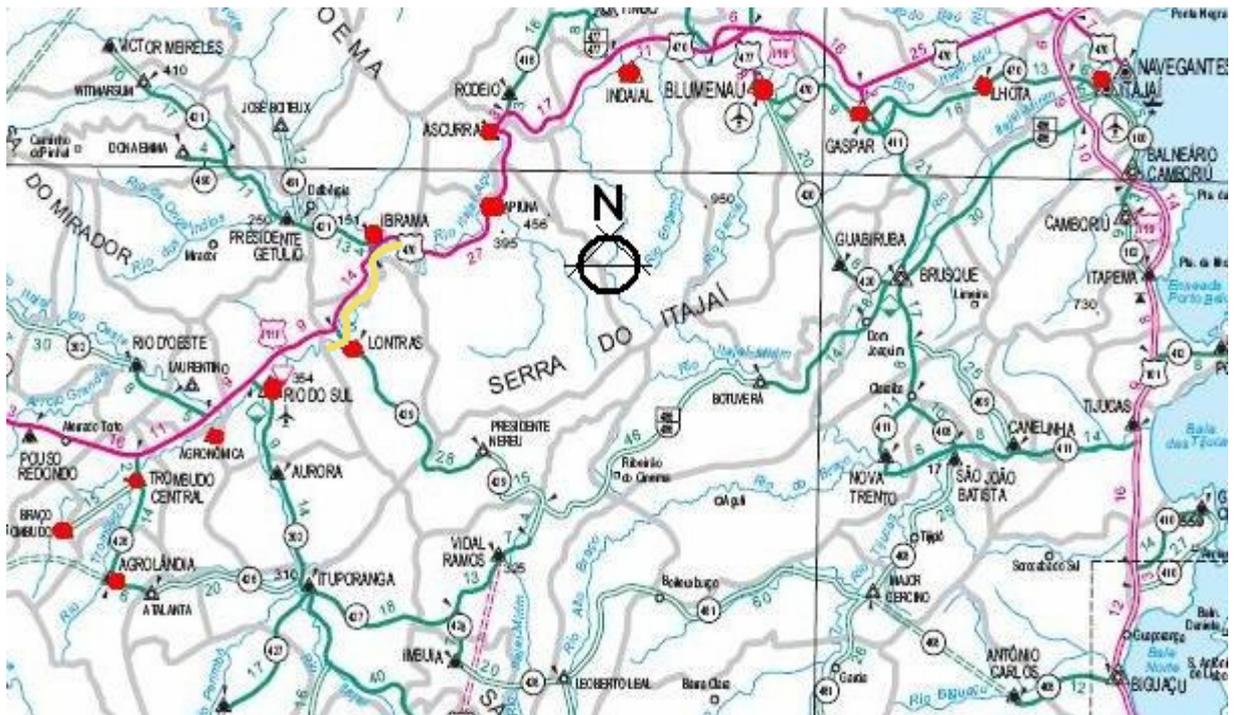


Figura 81 - Trajeto entre Subida e Lontras

MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico, 2006 - Alterado por WITTMANN.



Figura 82 - Construção do trecho Subida – Detalhes do assentamento dos trilhos provisórios

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Neste trecho da EFSC, entre subida e Lontras foi construído o maior número de pontes e túneis em toda a extensão da ferrovia no Vale do Itajaí. A topografia acidentada da serra e a vegetação luxuriante foram complementadas por obras de engenharia ferroviária ao longo da linha do trem que margeava o leito do rio Itajaí-Açu, criando pontos focais na bela paisagem natural.

Neste trecho entre Subida e Lontras tiveram de ser construídas cinco pontes metálicas, conhecidas pela numeração: 13, 14, 15, 16 e 17. As pontes foram montadas no transcorrer do ano de 1928.

O material para as pontes metálicas foi importado de Dortmund, Alemanha, da empresa *Stahlunion*. O material chegou ao porto de Itajaí no dia 27 de dezembro de 1927. Luiz Carlos Henkels fez um levantamento do material ferroviário existente do local, listando as pontes e sua rápida descrição. Todas as pontes, exceto a de número 17, estão intactas e foram salvas pela dificuldade de acesso.



Figura 83 - Girador na Serraria Hager, localidade de Riachuelo (Lontras). À direita, Sr. Hager
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A ponte conhecida como número 13 está localizada no km 7,2 da variante do prolongamento, tem 48 metros de comprimento, com três vãos, sendo um de 14 metros, outro de 20 metros e o terceiro, também de 14 metros. Os vãos são sustentados, nas duas cabeceiras, por pilares de pedra granítica rosa extraída da região de Subida. Na parte central, a ponte é sustentada por duas torres de aço de oito metros de altura. A ponte número 14 é um pequeno pontilhão de quatro metros, e é formada por duas vigas de aço sustentado por dois pilares de pedra, muito altos, devido às corredeiras do ribeirão. Está localizada a 700 metros da ponte 13. A ponte número 15 tem 12 metros de comprimento, e está construída bem perto do nível da água. Seus construtores perceberam que não haveria problemas com enxurradas e enchentes, pois o ribeirão não tem muito desnível. A ponte número 15 jamais teve problemas de inundação. A ponte 16 foi construída com uma altura de aproximadamente 27 metros; tem o comprimento de 50 metros em curva, sustentados por dois pilares de pedra rosa, e cuja parte central, por sua vez, é sustentada por duas gigantescas torres de aço de 23,5 metros de altura. E a ponte 17 tem 15 metros de comprimento e está situada perto de Salto Pilão, vizinha à localidade de Riachuelo, fora do trecho de serra, e logo depois da passagem pelo túnel. Sucateada em 1982, por meio de leilão foi adquirida pela Empresa Barranco

Ferro e Aço. No local restam os pilares. Segundo Henkels, a única referência a ela é a que consta do Relatório de 1928, do engenheiro Breves.



Figura 84 - Ponte Número 16 em curva, com uma altura de aproximadamente 27 metros
Fonte: TREMTUR, 2006.

Neste trecho ferroviário, foram construídas, também, pontes de pedras graníticas em arcos. Técnica inventada pela engenharia romana e difundidas em todo o Império Romano, onde foram reproduzidas com o material encontrado em abundância na região, a pedra e a madeira. A técnica exigia que fosse executada, previamente, uma grande estrutura de madeira, que exigia habilidades de carpintaria. Nesse trecho, como já exposto, o Sr. Hager, de Lontras, coordenou o trabalho de carpintaria.

A ponte de pedra número 1 está localizada no km 1,6 da variante do prolongamento, tem o formato de dois arcos em curva, sendo que um deles transpõe o ribeirão Subida e o outro, a estrada que leva à comunidade de Santa Rosa. Os arcos têm uma altura de 15 metros. Teve o início de suas obras no dia 31 de julho de 1924.

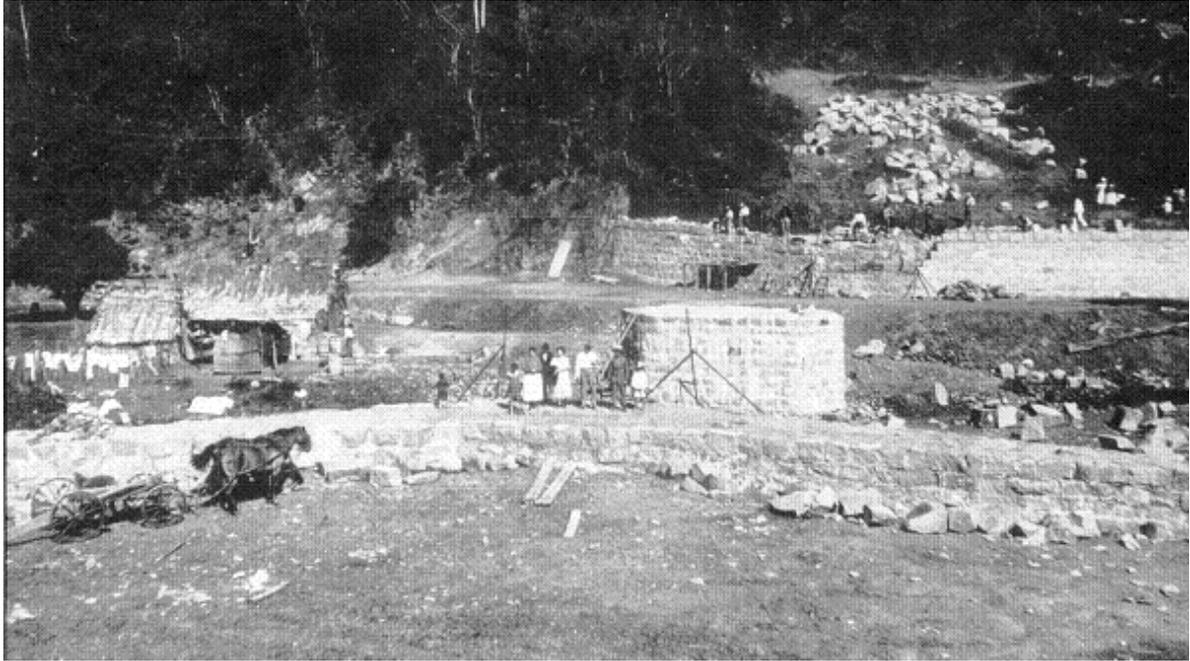


Figura 85 - Início das obras de construção da ponte de pedra com arcos duplos, em 31 de julho de 1924

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 86 - Ponte de Pedra
Foto: WITTMANN - 2007.



Figura 87 - Vista da ponte, a uma altura de 104 metros
Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.



Figura 88 - Inauguração Ponte dos Arcos - 1929
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A segunda ponte de pedra fica na localidade de Atafona, no km 15,6 do prolongamento. Foi construída sobre o ribeirão Atafona. Esta ponte possui apenas um arco, com 15 metros de altura na sua parte central, apresentando uma leve curva em seu traçado. As pedras foram, igualmente, extraídas da região.



Figura 89 - Ponte de pedra localizada em Atafona

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A terceira e última ponte de pedra está localizada próximo a Salto Pilão, possuindo um arco central também de 15 metros de altura, colocado entre dois arcos menores, com a altura de 5 metros cada. Situa-se em uma reta da EFSC, sendo visível a considerável distância.

Foram, também, concluídos dois dos três túneis previstos no projeto para o trecho ferroviário Subida–Lontras. Um deles desabou, causando vítimas, e não foi terminado.

O primeiro túnel está localizado logo após a estação de Subida, no km 1,4 da variante do prolongamento. A extensão deste túnel é de 70 metros, e seu formato é em curva. Suas paredes são revestidas de granito rosa, e na saída leste adquire o formato de um muro de arrimo que contorna o morro; para o oeste da saída do túnel, surge, então, a ponte de dois arcos. Formam um conjunto que Luiz Carlos Henkels chama, com sensibilidade, de *obra de arte da engenharia ferroviária*.

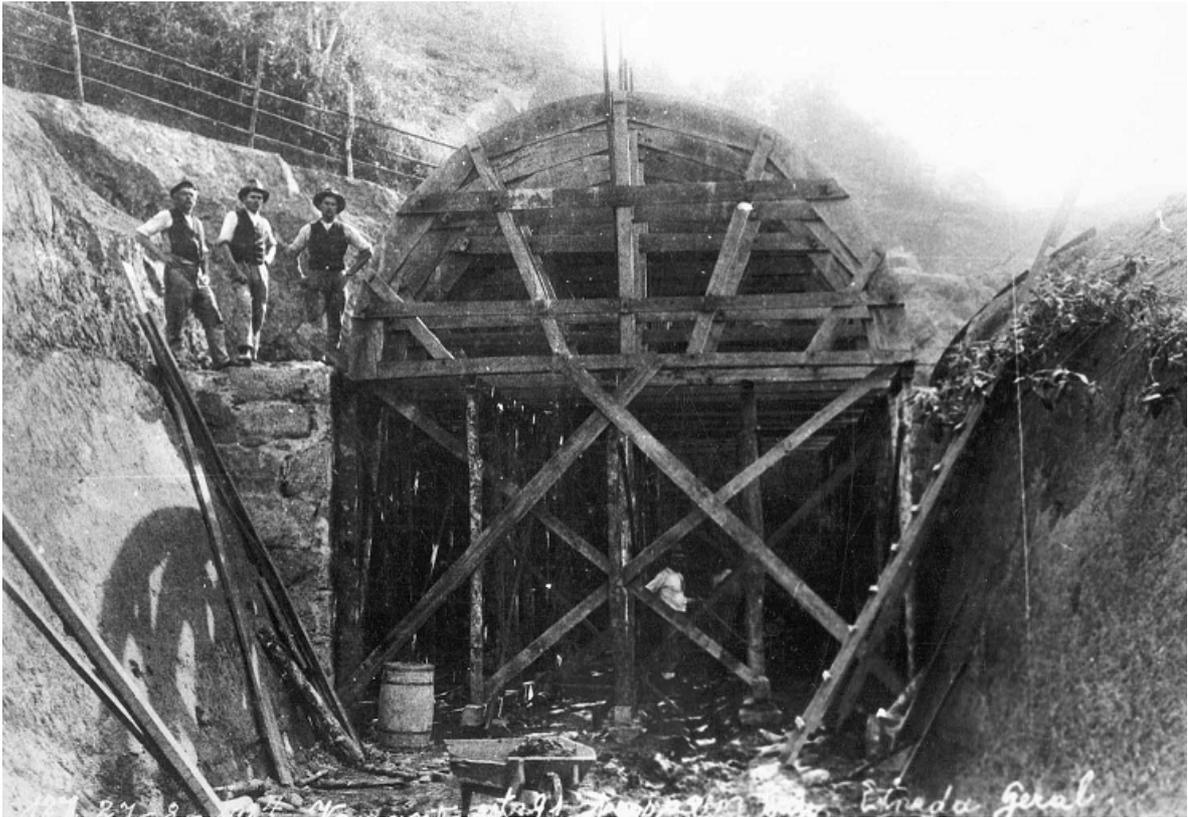


Figura 90 - Equipe de carpintaria da EFSC, estrutura Da passagem superior em Subida - 1924
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

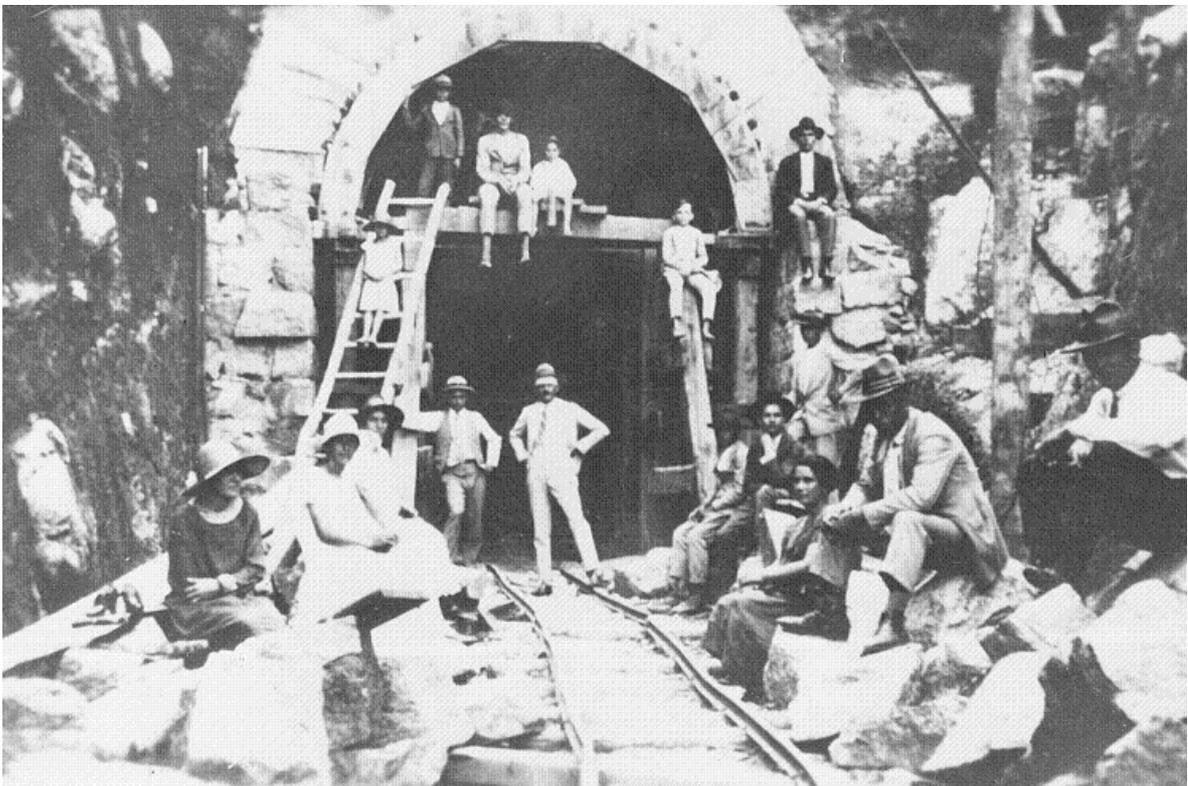


Figura 91 - Primeiro túnel
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul

O segundo túnel da serra situa-se na localidade de Salto Pilão. Foi construído de tal maneira que, quando o trem despontasse dele, os passageiros tivessem imediatamente a vista de Salto Pilão.



Figura 92 - Linha de trem assentada no corte efetuado na montanha rochosa – Salto Pilão
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul

O túnel de Salto Pilão possui 110 metros de comprimento; destes, 54 metros foram escavados na rocha. De acordo com Luiz Carlos Henkels, da ABPF, núcleo catarinense, os dois túneis estão em ótimo estado de conservação. Também é bom destacar os grandes esforços e desafios enfrentados nesta região devido aos grandes lençóis de granito situados no subsolo, que dificultavam o trabalho dos homens que abriam a estrada na serra praticamente virgem, munidos de ferramentas rudimentares, quase sempre apenas pás e picaretas.

4.6.2 Início das obras do trecho - Blumenau e Itajaí

De acordo com Santiago (2001, p. 68), nos anos 1922 e 1923, período pós-Primeira Guerra Mundial e no qual se iniciaram os trabalhos de construção da segunda etapa da EFSC – Subida – Lontras – Barra do Trombudo, Blumenau despontava como município exportador de valor per capita na região. A produção fabril de Blumenau seguia para todo o território nacional pelo porto marítimo de

Itajaí, aonde chegava via fluvial. A partir destes dados, começou-se a especular sobre a melhoria de uma ligação por terra entre os dois municípios, Itajaí e Blumenau.

A imprensa itajaiense criticava a falta de vias de ligação por terra: “Não é possível se permitir que dois municípios, como Itajaí e Blumenau, largamente habitados, ambos considerados desenvolvidos pela sua exportação e importação, valendo um e outro pelas extraordinárias e elevadas cotas com que em todos os anos enriquecem o Tesouro do Estado, núcleos estes de populações diligentes, cultas e progressistas, continuem por mais tempo sem uma fácil comunicação por meio de boa estrada de rodagem!” (SANTIAGO, 2001, p. 68).

Em 1925 havia três mil contribuintes industriais, colaborando com 26% da receita da administração municipal. Nesse mesmo ano, circulou o primeiro ônibus entre o Centro e Itoupava Seca, conforme mencionado nos feitos do Sr. Busch. Silva (1972, p.160) narra que no ano de 1925 os trabalhos de construção da EFSC seguiam incansavelmente de Subida rumo a Trombudo Central, e em 1926, Victor Konder, presidente do Conselho Municipal, saudava o novo presidente eleito. Pouco depois, Victor Konder foi nomeado Ministro de Estado da Viação e Obras⁷⁰, permanecendo neste cargo até a saída de Washington Luiz⁷¹ do poder, por ações revolucionárias. Naquele mesmo ano de 1926, no dia 13 de maio, iniciaram-se os trabalhos de prolongamento da EFSC, em direção a Itajaí.

Em 1929 iniciou-se a construção da ponte de ferro na região central de Blumenau, conhecida como Ponte Aldo Pereira de Andrade. Seu material veio da Alemanha, e foi inaugurada no ano de 1931, porém ficou sem uso até a data da inauguração final do trecho ferroviário, em 1954. Como ilustra a figura 93, a ponte permaneceu sem as cabeceiras por muitos anos. Tem 315 metros de comprimento e 18 metros de altura. Seus pilares são feitos em granito extraído da serra de Subida e transportado de trem.

⁷⁰ Nome anterior dado ao Ministério dos Transportes. Assim foi denominado de 1906 até 1967 quando passou a se chamar Ministério dos Transportes.

⁷¹ Os ministros militares prendem o presidente Washington Luís no dia 24 de outubro de 1930, no Palácio do Cadete, assumindo, então, a presidência uma junta militar, entregando-a em seguida a Getúlio Vargas, no dia 3 de novembro de 1930.



Figura 93 - Ponte de ferro Aldo Pereira de Andrade - 1934
Fonte: Família HAAS, [19??].



Figura 94 - Detalhes da ausência das cabeceiras na Ponte de ferro Aldo Pereira de Andrade - 1934
Fonte: Família HAAS, [19??].

4.6.2.1 Mudança do trajeto da EFSC na área central de Blumenau

Não se compreendia o motivo de terem sido construídas duas estações no centro de Blumenau, sendo que a primeira era arquitetonicamente mais completa e integrada à paisagem blumenauense do que a segunda.

Como aconteceu em Subida, com a variante do prolongamento levando à mudança do projeto original, pelo engenheiro-chefe Joaquim Breves Filho, ocorreu também no caso do trajeto da linha ferroviária na área central de Blumenau.

O projeto inicial previa que no centro comercial da cidade de Blumenau a EFSC margearia o rio pela sua margem direita, sem que fosse preciso, com isto, construir qualquer obra de engenharia a mais, de grande porte e custo. Com base neste plano, foi edificada a estação primeira (quilômetro “zero”), em estilo enxaimel. A localização desta estação fora projetada no futuro leito da estrada de ferro, para quando a construção desta prosseguisse em direção ao porto fluvial e a Itajaí. Igualmente, o porto de cargas fora construído próximo às oficinas, para evitar o tráfego e o embarque de cargas na área central da cidade, no porto do *Stadplatz*. Lá somente deveria ser efetuado o embarque de passageiros.



Figura 95 - Estação de Blumenau - 1939
Fonte: Família HAAS, 1939.



Figura 96 - Vista Aérea de Blumenau – Final da década de 30 – Séc. XX
 Fonte: Família HAAS - Alterado por WITTMANN.

Ao contrário disso, e ignorando o local da estação de Blumenau já construída, Breves Filho constrói a ponte de ferro Aldo Pereira de Andrade, no final da década de trinta, fora do trajeto projetado. Mesmo tendo sido inaugurada, esta ponte acabou ficando durante muitos anos no meio do rio Itajaí-Açu, sem as cabeceiras.

Quando foi necessário executar a estrada de ferro, decidiu-se que o trem passaria pela ponte, que na outra margem chegava à base de um morro. Para tanto, foi preciso construir um túnel e, depois deste, mais uma ponte (conhecida como Ponte dos Arcos), e mais um elevado.

Com essa mudança de traçado, a estação de Blumenau ficou fora de curso, tornando-se necessário construir outra estação, que foi usada quando da inauguração do trecho Blumenau a Itajaí.

A mudança de traçado não aumentou nem diminuiu o trajeto (em torno de 1,5 km). Resultou, entretanto, no fato de que a EFSC construiu a mais: uma estação ferroviária para Blumenau; duas pontes sobre o rio Itajaí-Açu; um túnel; e um elevado de concreto. Quem custeou estas obras?

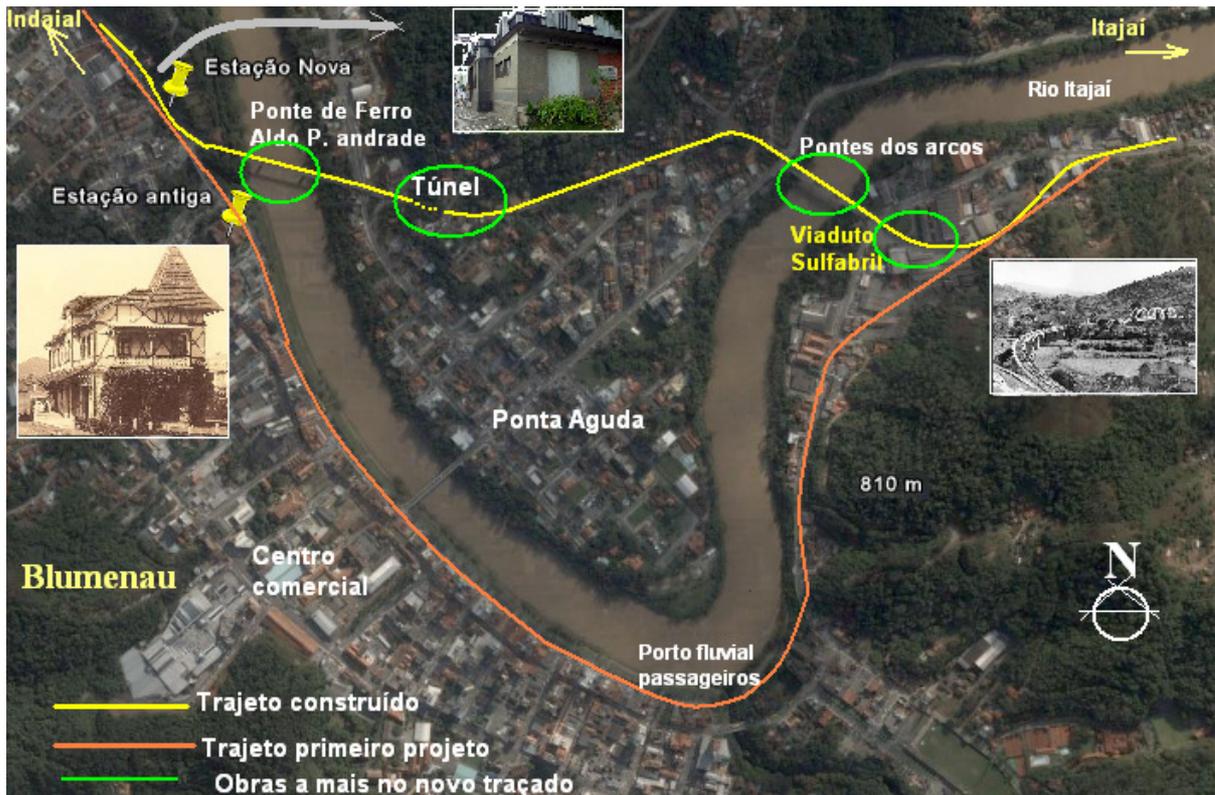


Figura 97 - Os dois planos do traçado ferroviário para a área central de Blumenau
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

Breves Filho argumentou que a mudança era necessária para se evitar a passagem da ferrovia pelo centro da cidade, que nesta época não contava ainda com a via à margem direita do rio Itajaí-Açu (atual Av. Presidente Castelo Branco).



Figura 98 - Fotografia aérea da área central de Blumenau – Início da dec. de 70 do século XX
 Fonte: Prefeitura Municipal de Blumenau – Setor de Cadastro

A comunidade de Blumenau, de acordo com o depoimento do primeiro diretor da EFSC, Sr. Otto Rohkohl, acatou a mudança por entender que seria menos oneroso aos cofres públicos, mesmo sendo de origem federal a verba destinada à construção do trecho, conforme visto. Nesse depoimento, para justificar a mudança de traçado, o Sr. Otto Rohkohl afirma que o custo da obra do trecho na área central seria superior ao da construção de duas pontes sobre o rio Itajaí Açu, um túnel, um elevado e uma nova estação.



Figura 99 - Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos

Fonte: Disponível em: <http://cliczas.blogspot.com/2006/10/ponte-dos-arcos-blumenau-1950.html>.



Figura 100 - Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos (I) 2008

Foto: GONZALVEZ, 2007.

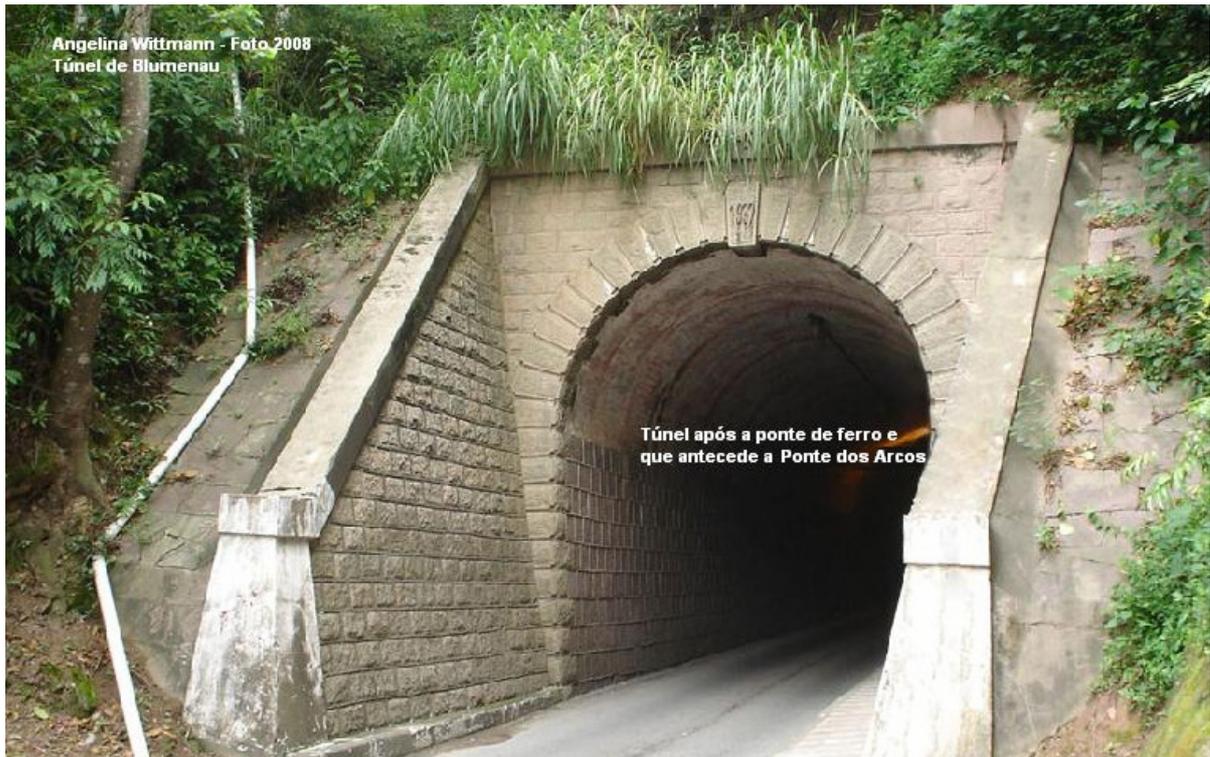


Figura 101 - Túnel – Blumenau
Fotografia: WITTMANN, 2008.



Figura 102 - Ponte dos Arcos e vista parcial do elevado (*Ligação reconstituída*)⁷²
Fotografia: WITTMANN, 2008.

Foram estudados vários projetos, um dos quais o de marginalizar o rio Itajaí-Açu em sua margem direita, até “Vorstadt”, mediante a construção de um muro de arrimo desde a foz do Ribeirão da Velha até “Vorstadt”. Esta obra, por ser bem mais cara do que duas pontes, mas que por sua vez viria a beneficiar a cidade, que com isto iria possuir um cais de vários quilômetros de comprimento, só poderia ser feita com a cooperação do governo brasileiro, federal e municipal. Como o município era pobre e não tinha os meios para

⁷² Foto alterada por Jorge Wittmann.

cooperar neste plano e o governo federal nenhum auxílio queria prestar para sua realização, foi abandonado este projeto. (Entrevista do Sr. Otto Rohkohl concedida a Frederico Kilian) (ANEXO A).



Figura 103 - Elevado localizado no pátio de uma fábrica - Blumenau
Fotografia: WITTMANN, 2008.

Sem qualquer dúvida, a obra construída formou um conjunto de grande plástica na paisagem urbana. A fotografia a seguir, ainda com a paisagem antiga com características rurais, ilustra o conjunto formado pela Ponte dos Arcos (segunda ponte construída) e o elevado.

4.6.2.1.1 Ponte dos Arcos

Ponte batizada com o nome de Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, foi inaugurada no dia 28 de janeiro de 1951, com a presença do governador Aderbal Ramos da Silva.

Segundo matéria do jornal Santa Catarina do dia 7 de novembro de 1997, intitulada *Um Lugar na História*, o orçamento para sua construção foi aprovado no dia 22 de novembro de 1941. Somente em janeiro de 1948 a firma Cumplido, Santiago & Cia. Ltda. deu início à obra, unindo a EFSC às duas margens do rio Itajaí-Açu. No projeto original, a ponte seria formada por um trecho em viaduto e uma parte pênsil, com extensão de 407,50 metros. A construção teria passagem

para o trem e duas pistas laterais para veículos de passeio e pedestres. Foram construídos três arcos. A obra recebeu auxílio para cravação das estacas da Cia. Franki. Para a fixação dos pilares nas rochas do rio Itajaí-Açu foram utilizados caixões pneumáticos, da Cia. Nacional de Construções Civas e Hidráulicas Civilhidro, do Rio de Janeiro.



Figura 104 - Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos (II)
Fotografia: WITTMANN, 2008.

A ponte tem 160 metros de comprimento e três arcos de 41,65 metros cada. Embora inaugurada em 28 de janeiro de 1951, para ligar o trecho ferroviário Blumenau–Gaspar, somente no dia 18 de dezembro de 1954 o então presidente da República, João Café Filho, fez a viagem que pôs em funcionamento a linha férrea entre as duas cidades.

Paralelamente, os trabalhos de construção da EFSC em direção a Rio do Sul prosseguiram, com inaugurações sucessivas de novas etapas findadas.

4.6.3 Trecho - Lontras a Rio do Sul e Rio do Sul a Barra do Trombudo

Rio do Sul teve sua emancipação política de Blumenau em 1931, dois anos antes da inauguração do trecho ferroviário entre Lontras e a cidade. Este núcleo antigo da Colônia Blumenau exerce liderança, atualmente, sobre os municípios da

Associação dos Municípios do Alto Vale do Itajaí.



Figura 105 - Núcleo Urbano de Rio do Sul, início do século XX
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

O núcleo antigo de Rio do Sul estava estrategicamente localizado e foi local de pouso devido à sua posição geográfica. A cidade está localizada na foz do rio Itajaí do Sul, no rio Itajaí-Açu, local de trajeto de vários viajantes, imigrantes, tropeiros, pioneiros e produtos das regiões acima desta confluência. O núcleo primitivo teve vários nomes: Humaitá, Suedarm, Braço do Sul, Bella Aliança. E sua história esteve diretamente ligada à história de Blumenau, sede da grande colônia que abrangia todo o Vale do Itajaí. A EFSC, ao passar por Rio do Sul, atenderia ao transporte, não somente da população local, como também das pessoas e produtos oriundos do Planalto Serrano.



Figura 106 - Trecho ferroviário entre Lontras e Rio do Sul
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2007 - Alterado por WITTMANN.

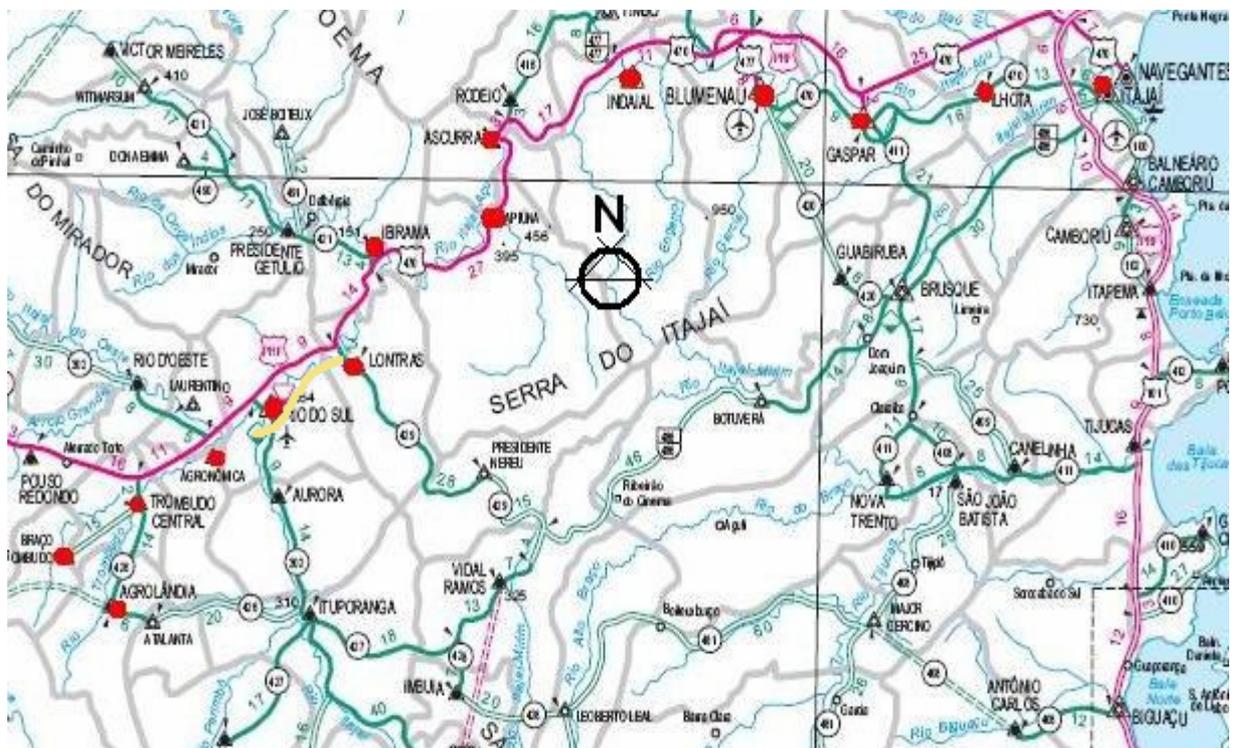


Figura 107 - Trajeto entre Lontras e Rio do Sul
 Fonte: MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico, 2007 - Alterado por WITTMANN.



Figura 108 - Estação de Matador
Fonte: GIESBRECHT, 2006

A partir de 1929, os trabalhos da ferrovia seguiram rumo a Rio do Sul, passando por Matador.



Angelina Wittmann - 2008

Figura 109 - Armazém da Estação de Rio do Sul, onde funcionou a primeira estação por breve período, até que o prédio da estação de fato estivesse pronta
Fotografia: WITTMANN, 2008.

A estação de Matador, na localidade de Rio do Sul, foi inaugurada no dia 18 de dezembro de 1933, quatro anos após a inauguração do trecho Subida – Lontras. Esta estação dista seis quilômetros da estação central de Rio do Sul, inaugurada dez dias após, em 28 de dezembro de 1933, passando a ser ponto terminal da linha por quatro anos, até a inauguração do novo trecho. A estação central de Rio do Sul localizava-se onde mais tarde passou a funcionar o armazém.



Figura 110 - Dia da inauguração do trecho ferroviário até Rio do Sul – Local onde está localizado atualmente o Armazém

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Vale destacar aqui, em ordem cronológica, que na mesma semana de inauguração da estação de Rio do Sul, em 23 de dezembro de 1933 chegou a Hammonia o primeiro trem de serviço, pelo prolongamento de 3 quilômetros até o centro desta cidade. Tal prolongamento foi inaugurado no mês seguinte, no dia 7 de janeiro de 1934.

Com a gradativa expansão da Colônia Blumenau na direção Norte (Ibirama) e sudoeste (Rio do Sul), os administradores públicos da época acharam por bem expandir a comunicação ferroviária, que a partir de 1909 já existia entre o centro de Blumenau, até a localidade de Hansa, perto do que hoje é o centro de Ibirama, então conhecida como Hammonia. Esta expansão tomou rumos do Alto Vale do Itajaí, Rio do Sul, terra promissora para extração de madeira nobre e terra agricultável, de fácil manejo em virtude da topografia, não tão acidentada como no Médio Vale, coisa valiosa para os agricultores de então.

A escolha da ferrovia não era novidade na época, já que era esta tecnologia que havia de mais confiável e rápido que se conhecia, e em plena expansão pelo mundo. A Estrada de Ferro Santa Catarina, que bem cumpriu sua

missão colonizadora entre Blumenau e Hammonia/Hansa, em 1920, já não era administrada por uma comissão militar depois do Governo Estadual. Uma vez decidida a ampliação da malha ferroviária no Vale do Itajaí, em direção a Rio do Sul, as obras iniciaram em várias etapas em Subida, onde seria o entroncamento da linha que ia para Ibirama com a que ia para Rio do Sul, e em Lontras, onde fora instalado o escritório da construtora que confiara os trabalhos de engenharia de terraplanagem e leito ao Engenheiro Erich Germer, levando-se nove anos para transpor obstáculos da Serra do Mar. Lontras, onde foi construída a majestosa Estação Ferroviária denominada de Estação Victor Konder, em homenagem ao então Ministro das Obras e Viação, catarinense que muito ajudou na implantação da ferrovia até o Alto Vale. (HENKELS, [s.d.]).



Figura 111 - Estação de Rio do Sul, durante a visita das filhas de Dr. Blumenau ao Vale do Itajaí em 1937 – chegaram de trem em Rio do Sul.

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A estação de Matador estava localizada no km 91, a de Rio do Sul no km 97,6 e a da Barra do Trombudo, no km 153.

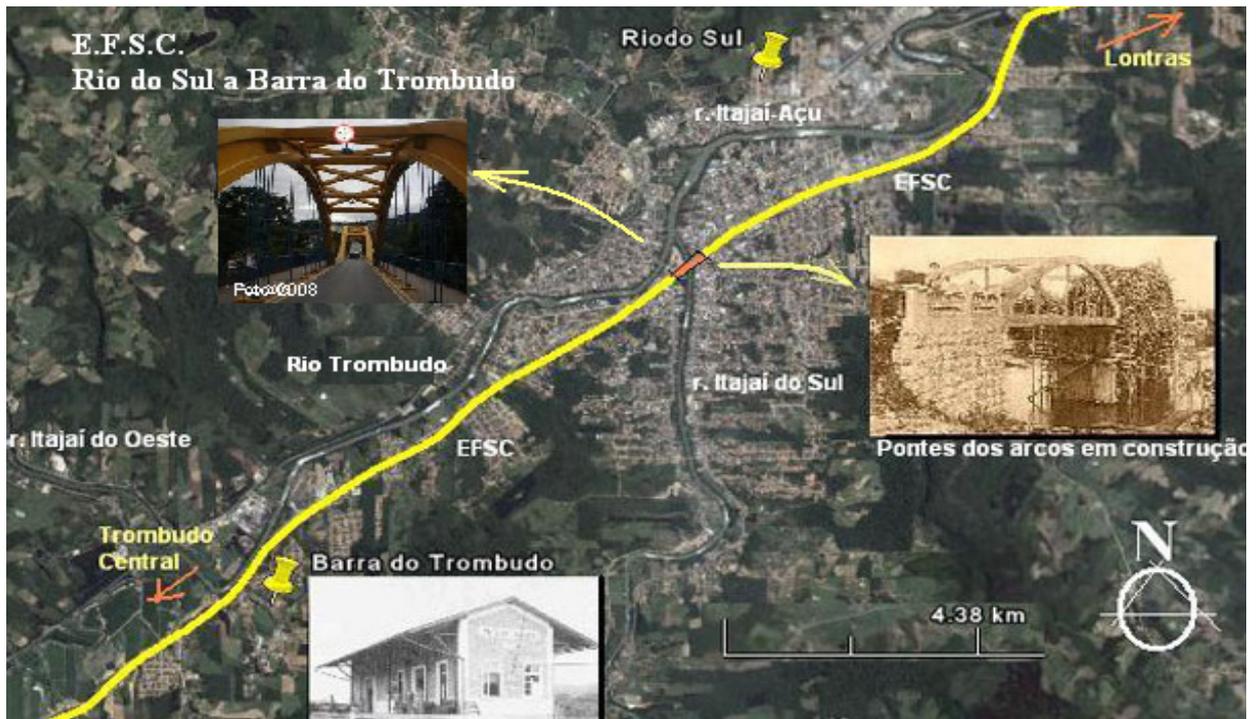


Figura 112 - Trecho ferroviário entre Rio do Sul e Barra do Trombudo
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - - Alterado por WITTMANN.

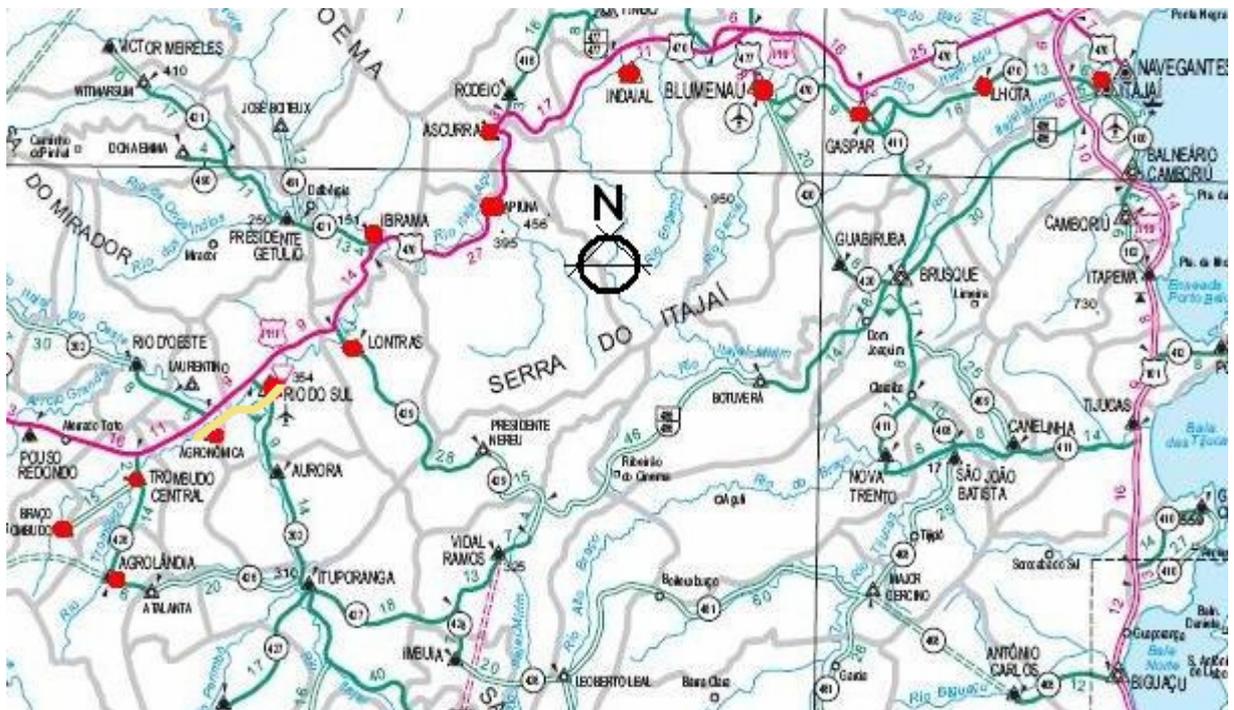


Figura 113 - Trajeto entre Rio do Sul e Barra do Trombudo
 Fonte: MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico , 2006 - Alterado por WITTMANN.

O trecho da linha entre Rio do Sul e Barra do Trombudo foi inaugurado no dia 24 de Junho de 1937. Para a viabilização do prosseguimento deste trecho ferroviário foi muito importante a construção da Ponte dos Arcos, sobre o Rio Itajaí do Sul. O escoamento da madeira extraída do planalto era possível graças ao trem,

no qual era embarcada, então, nas estações de Trombudo Central e Barra do Trombudo.

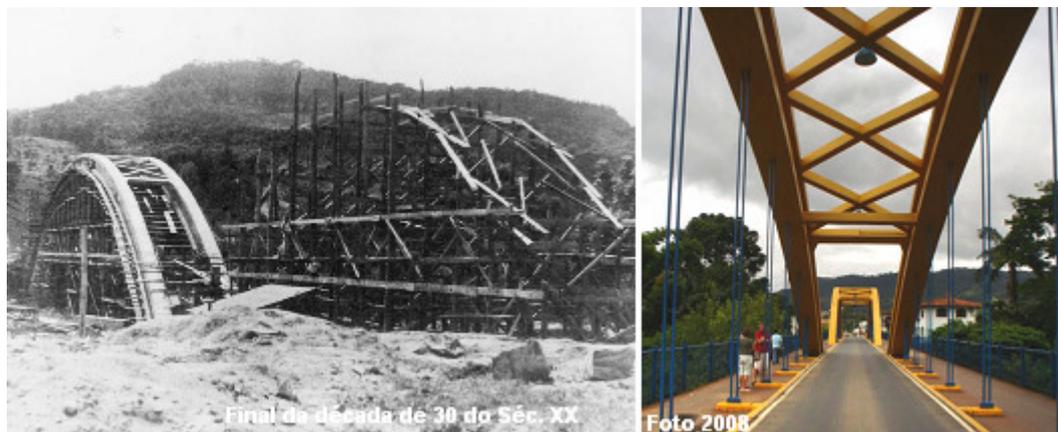


Figura 114 - Ponte dos Arcos em dois momentos – Em construção e em 2008
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul. Fotografia: WITTMANN, 2008.



Figura 115 - Vista parcial de Rio do Sul - Ponte dos Arcos – Década de 40 do Séc. XX
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

A madeira a ser transportada era conduzida em caminhões até o terminal de cargas em Trombudo Central, de onde era embarcada no trem em direção a Blumenau e ao porto marítimo.



Figura 116 - Terminal de cargas Trombudo Central - 2008
Fotografia: WITTMANN, 2008.

4.6.4 Trecho - Barra do Trombudo a Trombudo Central e acontecimentos intermediários

Foi em 1904 que chegaram os primeiros imigrantes a Trombudo Central. As terras da localidade pertenceram em um primeiro momento a Porto Belo; depois, a Itajaí; depois, a Blumenau; e em 1933, tornaram-se distrito de Rio do Sul. Em 1958 o núcleo emancipou-se de Rio do Sul.



Figura 117 - Estação de Barra do Trombudo
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Um alemão e um italiano foram os primeiros a chegar a Trombudo Central: Emílio Graubner e Ernesto Prada lideraram o grupo que se instalou na região em 1904. As terras faziam parte da gleba que Otto Blumenau recebeu do Governo Imperial em 1850. Para que as terras se desenvolvessem, as companhias de imigração trouxeram imigrantes europeus experientes em agricultura. O início foi árduo: as famílias abriam picadas nas matas, a facção, até chegarem a seus lotes. A origem do nome

Trombudo deve-se ao encontro dos rios do lugar, que forma a figura de uma tromba. (SANTA CATARINA - MUNICÍPIOS, 2007).



Figura 118 - Vista Panorâmica de Trombudo Central na década de 50
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE TROMBUDO CENTRAL.



Figura 119 - Trombudo Central
Fotografia: WITTMANN, 2008.



Figura 120 - Estação de Cargas da EFSC – Trombudo Central, 1970
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 121 - Local da Estação de Cargas da EFSC – Trombudo Central, 2008⁷³
 Fotografia: WITTMANN, 2008.

⁷³ Reconstituída figura anterior, mesmo espaço nos tempos atuais por Jorge Wittmann.



Figura 122 - Trecho ferroviário entre Barra do Trombudo e Trombudo Central
 Fonte: GOOGLE EARTH, 2006 - Alterado por WITTMANN.

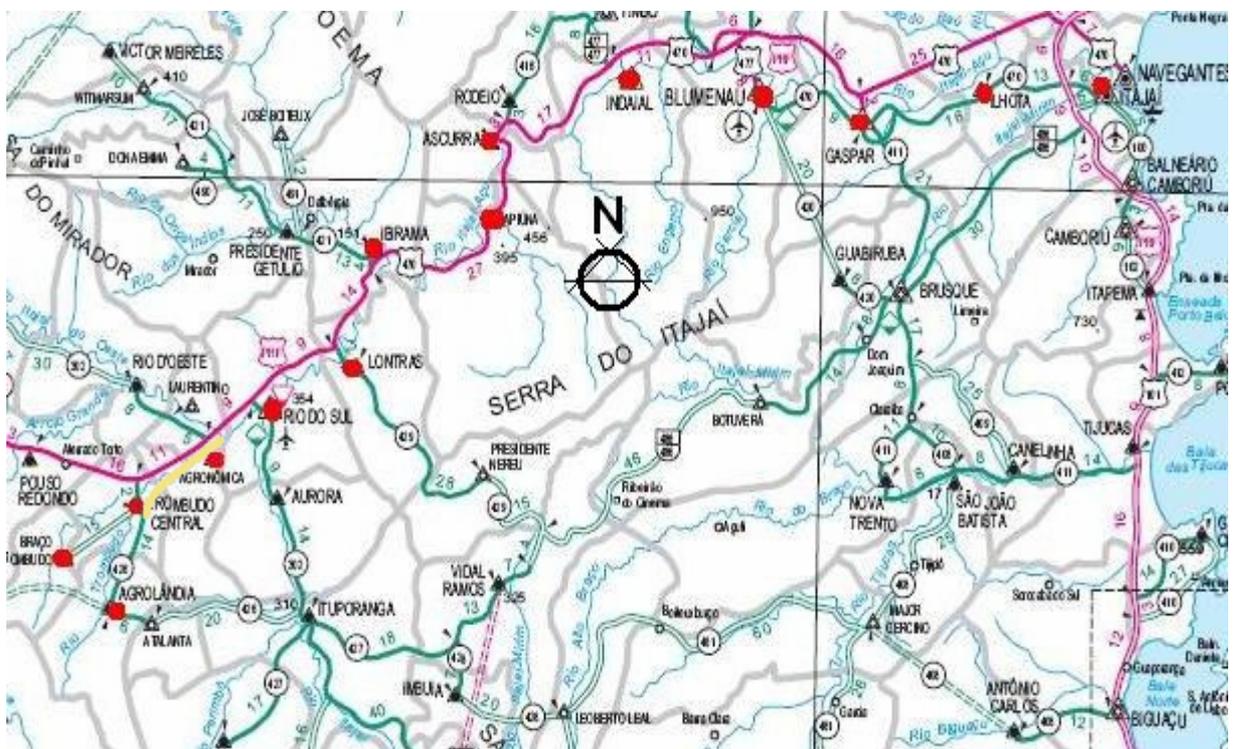


Figura 123 - Localização, no mapa, da imagem anterior
 Fonte: MAPAS de Santa Catarina - Guia geográfico, 2006 - Alterado por WITTMANN.

Enquanto as obras da EFSC seguiam para o litoral – Itajaí; e para o oeste – Trombudo Central, o governo do Estado de Santa Catarina renovava o contrato de arrendamento por mais 30 anos, conforme a Lei nº 771, de 21 de julho de 1948. Entretanto, esse período de tempo não foi cumprido por parte do arrendatário, pois ainda em 1956 o mesmo governo estadual acabou rescindindo tal contrato.

Em 1950 foi inaugurado o trecho entre Blumenau e Gaspar, seguindo a margem direita do rio Itajaí-Açu. O trecho ferroviário entre Barra do Trombudo e Trombudo Central foi inaugurado somente oito anos após, no dia 24 de janeiro de 1958. Foram 10 anos de construção.



Figura 124 - Solenidade de inauguração do trecho ferroviário entre Barra do Trombudo e Trombudo Central

Fonte: PREFEITURA DE TROMBUDO CENTRAL.

4.7 MUDANÇA DO MODAL FERROVIÁRIO PARA O MODAL RODOVIÁRIO - DECLÍNIO

Os acontecimentos no período pós-revolução de 1930 (mudanças de natureza econômica, política, espacial e tecnológica no cenário nacional), foram cruciais para o futuro da EFSC, a ferrovia no Vale do Itajaí.

A Nova República (1930), conhecida entre os ferroviários locais como “Período Getulista”, tinha como meta de governo gerar o crescimento da indústria com o seu desenvolvimento voltado para o mercado interno, por meio da substituição de importações. Para isto, promoveram modificações no setor ferroviário consubstanciadas em uma nova atitude dentro do ramo dos transportes.

Através da revolução de 30, um golpe de Estado conduziu Getúlio Vargas ao poder. Em consequência, o País mergulhou numa série de turbulências econômicas de maior e menor intensidade, causadas por motivos diversos, mas sempre situações recorrentes. Entretanto, elas não impediram o desenvolvimento impulsionado pelo capitalismo. A promessa do Getulismo era “construir uma Pátria nova” para os 38 milhões de brasileiros. Para Blumenau, o governo ditador representou literalmente o esfacelamento da identidade do município, com a redução de seu território e a repressão ao cultivo das tradições européias trazidas pelos colonizadores. (PETRY, 2000, p. 164).

As vias ferroviárias, sob as novas prioridades administrativas do governo federal, passaram a fazer “ponte” para o transporte da produção industrial entre as regiões produtoras e os mercados consumidores regionais. Nesse período, a elite política nacional, em sua maioria, era composta de latifundiários e pecuaristas; e a elite econômica, de industriais.

O interesse dessas novas lideranças era fazer com que a produção nacional chegasse a todo o território, extirpando os “arquipélagos” regionais. Esta intenção da nova elite nacional era dificultada pela dimensão do território “continental” do País. As ações se voltaram, então, para a multiplicação das rodovias e para tentativas de construção de alguns ramais ferroviários regionais, derivados de ferrovias isoladas; estas, desprovidas de alguma padronização⁷⁴.

As novas prioridades do governo federal atingiam, igualmente, as ferrovias do Estado catarinense. No Vale do Itajaí, a intenção era promover a ligação entre a EFSC e a VFPSC do Tronco Sul.

As futuras conexões: embora acusando resultados financeiros desfavoráveis, o Plano de Viação insiste na extensão de linhas férreas, visando à interligação das estradas antigas com o Tronco Sul. É projeto, igualmente, estender a E.F.S.C. de Trombudo Central até Ponte Alta do Norte, aí conectando com o Tronco Sul, e daí até Marcelino Ramos, estabelecendo-se novamente a ligação com a V.F.P.S.C. (LAGO, 1968. p. 230).

⁷⁴ A bitola (distância entre os bordos internos da superfície dos trilhos) internacional é de 1,435 m, conhecida como bitola larga. A bitola padrão, ou larga, é usada nas ferrovias do Canadá, Estados Unidos da América, México e Cuba; e nas linhas-tronco da Europa Central, França, Grã-Bretanha, Itália, países nórdicos e eslavos. No Brasil, somente 194 quilômetros da Estrada de Ferro Amapá possuem bitola internacional. A falta de padronização das ferrovias brasileiras reflete a ausência de uma administração centralizada e comprometida.



Figura 125 - Plano criar a malha ferroviária em território catarinense
 Fonte: GOOGLE MAPS, 2006 - Alterado por WITTMANN.

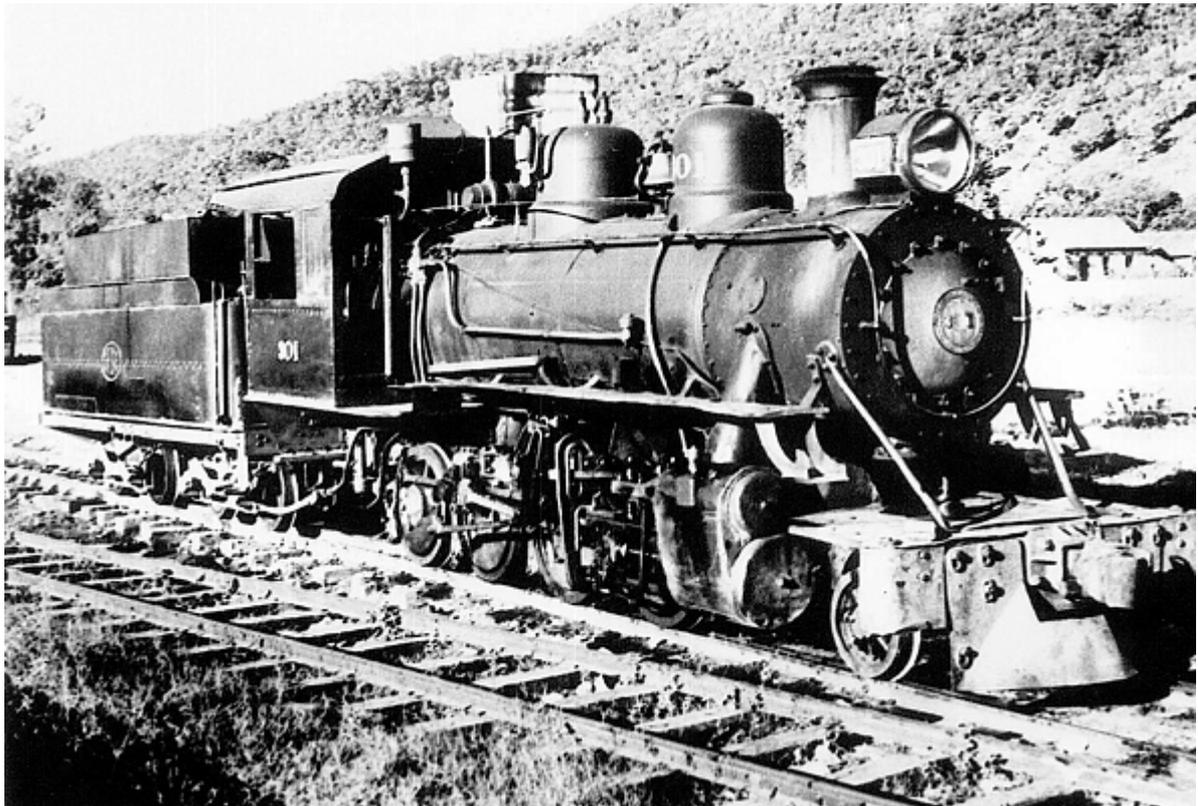


Figura 126 - Locomotiva 301 (Locomotiva do trem inaugural de Rio do Sul)
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

As mudanças nas obras de construção da EFSC, a partir do período de 1930, quando foram priorizadas as de Rio do Sul, com o projeto de sua

complementação até o oeste catarinense, faziam parte dessas novas ações do governo Getúlio Vargas. No entanto, todas as iniciativas do governo federal não apresentavam a agilidade e os meios suficientes para acompanhar o ritmo de expectativa da nova elite nacional, que adotou o modal rodoviário como o novo meio de transporte deste novo tempo.

Os Blumenauenses assistiram, no início da década de 30, não somente à agitação política do plano nacional, mas também ao surgimento de diversas obras que mudaram o perfil urbano de Blumenau. Foram marcantes, naquela época, os inícios da construção da ponte sobre o rio Itajaí-Açu, na foz do ribeirão da Velha, ligando o Centro com o povoado da Ponta Aguda; o prolongamento da Estrada de Ferro Santa Catarina, entre Lontras e Rio do Sul; e a continuação dos trabalhos de construção do porto de Itajaí, estratégico para o comércio e as indústrias de Blumenau. (SANTIAGO, 2001, p. 78).

Igualmente, passa o Estado a investir em novas estruturas rodoviaristas, fazendo grandes investimentos, integrando regiões por meio de grandes obras rodoviárias federais e estaduais, que sistematicamente foram substituindo as ferrovias. Essa dominação do modal rodoviário iniciado no governo de Getúlio Vargas foi consolidada no governo de Juscelino Kubitschek. De acordo com Santiago (2001, p. 113), em 1946 a ACIB se mobilizou, em Blumenau, para também fazer reivindicações de melhorias de infra-estrutura, juntamente com outras associações do Estado.

Pressionados pela falta de estradas de rodagens e linhas ferroviárias para escoar sua produção e enfrentando a precariedade dos sistemas de telefonia e energia elétrica, alguns líderes empresariais catarinenses decidiram, em 1946, se unir para reivindicar melhor infra-estrutura e acesso a crédito bancário. O encontro aconteceu em Blumenau e foi liderado pelo presidente da Acib, Ernesto Stodieck Júnior. Ele reuniu os presidentes das Associações Comerciais e Industriais de Itajaí, Rio do Sul e Lages, que redigiram um documento conjunto encaminhado aos governos estadual e federal, pedindo urgentes investimentos em infra-estrutura e abertura de novas linhas de financiamento. (SANTIAGO, 2001, p. 113).

Vale a pena comentar e destacar, neste momento, a mudança de atitude da associação – ACIB, grupo representante de parte da elite local, que em outro momento tanto fez para a efetivação e a construção da EFSC no Vale do Itajaí.

Outro fator local importante acontece na década de 40 do século XX, marcando o setor de transportes. Após quase um século, o rio Itajaí-Açu deixa de ser o principal corredor de acesso de entrada de mercadorias e passageiros.



Figura 127 - Fotografia tirada da Praça Juscelino Kubitschek – em frente ao porto fluvial de Blumenau
Acervo: WITTMANN.

Os vapores Progresso e Blumenau, que fizeram parte da EFSC, deixam de navegar entre o porto fluvial e o porto marítimo; com isto, ocorreu também a desativação do porto fluvial para o tráfego entre os dois portos.

Segundo Santiago (2001, p. 118), na década de 50 o Brasil passou a experimentar uma nova fase de relacionamento entre o setor produtivo e o governo. Iniciou-se o governo de Juscelino Kubitschek. O governador catarinense, Irineu Bornhausen, seguiu a trilha aberta pelo governo federal. Criou o Plano de Obras e Equipamentos (POE), em 1951.

Vargas adotou uma política expansionista e nacionalista, reforçada posteriormente pelo Plano de Metas de Juscelino Kubitschek. Criou mecanismos creditícios, tão reivindicados pelos empresários, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDS) e o Banco do Nordeste em 1953. O BNDS tinha como função financiar diretamente as indústrias e também os investimentos de infra-estrutura básica, como estradas, ferrovias, hidrelétricas e telefonia. (SANTIAGO, 2001, p. 118).



Figura 128 - Inauguração da fábrica Mercedes-Benz, em 1956 – Kubitschek dirige caminhão
 Fonte: MERCEDES BENZ, 2007.

Kubitschek solidificou o incentivo à troca das importações pelo fortalecimento de indústria e abriu as portas do Brasil para o capital internacional. Seu governo passa a investir maciçamente na construção de obras públicas de infraestrutura.

O Brasil passou a atrair capitais estrangeiros [...]. Uma complexa estratégia de incentivos foi montada, incluindo financiamento oficial, infra-estrutura bancada pelo poder público e a possibilidade de remessa de lucros para as matrizes destas multinacionais. Começaram a ser instaladas no país indústrias até então inexistentes, como as automobilísticas e a naval. (SANTIAGO, 2001, p. 119).

No governo de Kubitschek⁷⁵, além do subsídio à implantação e à solidificação da indústria automobilística, houve a entrada do capital estrangeiro por meio de investimentos vultosos, para fortalecer definitivamente o modal automobilístico em território nacional. Um exemplo: a construção da nova capital brasileira no meio do cerrado, desprovida de qualquer comunicação, exceto por via aérea.

O governo optou pela política voltada para a expansão das rodovias. E as reservas de divisas que haviam sido acumuladas lá fora durante a II Guerra,

⁷⁵ Em 1956, Juscelino Kubitschek inaugurou, em São Bernardo do Campo, a primeira fábrica de caminhões com motor nacional da Mercedes-Benz e a fábrica da Volkswagen; em seguida, vieram também a DKW, a francesa Simca e a americana Willys.

em vez de aplicadas ao reequipamento de nossas ferrovias, foram em parte dissipadas na importação maciça de automóveis (além de eletrodomésticos e outros bens não essenciais) e parte destinada à aquisição, pelo governo, de ferrovias obsoletas, aqui implantadas, quase todas de propriedade inglesa. (TORLONI, 1990, p. 223).

Em solo catarinense, o governador Celso Ramos (1961-1966)⁷⁶ criou o Plano de Metas do Governo (Plameg), resultado de seminários promovidos pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. A Plameg investiu fortemente em transportes. Durante o governo de Ramos, chegou-se a investir 55% do orçamento estadual no setor de infra-estrutura.

Em 1957, para contornar a crise ferroviária nacional, o governo adquiriu as companhias estrangeiras deficitárias, em número de 18, além de 80% das ferrovias nacionais, e criou a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA⁷⁷. Dois anos após, no dia 5 de junho de 1959, no Vale do Itajaí é oficializada a rescisão do contrato de arrendamento da EFSC pelo governo.

Apesar da criação da RFFSA e da aparente tentativa de reorganizar o sistema ferroviário nacional, a RFFSA não poderia contar com o apoio de uma política governamental comprometida e uma administração centralizada, ferroviária, sob uma estrutura econômica estável. O setor ferroviário atuava predominantemente na área de exportação e concorria em desigualdade com os caminhões, que não tinham despesas com a construção e manutenção das rodovias, estas a cargo do Estado.

Em Santa Catarina, segundo o professor Lago (1968, p. 229), a única ferrovia que atravessava o Estado era a ARPSC, que seguia o Rio do Peixe em Porto União, se bifurcava para Leste, passando por Canoinhas, Mafra, Rio Negrinho, Jaraguá do Sul, Joinville, até o Porto de São Francisco do Sul. Não existia um entroncamento ferroviário no Estado, embora a cidade de Porto União fosse um ponto divergente de linhas. Havia projeto para que a EFSC fosse construída até Canoinhas, para formar uma malha.

⁷⁶ Celso Ramos foi ex-presidente da Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC; portanto, um representante da elite industrial catarinense à frente do governo do Estado.

⁷⁷ Criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, e dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelo Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, pelo Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004. Sua liquidação, iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, atualmente é conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação composta por até três membros. (Fonte: Ministério dos Transportes).

O movimento das ferrovias é bastante diminuto. Como se observa em todo o País, a opção pelos transportes rodoviários tem reduzido o significado das ferrovias, se bem que outros fatores, como o grau de absolutismo do equipamento e dos meios de transporte, as contradições e desorientação do traçado, concorram para a exaltação dos serviços rodoviários. (LAGO, 1968, p. 229).

Enquanto isso, no dia 26 de 1959, segundo consta do livro comemorativo dos 100 anos da Associação, página 125, a ACIB via atendida, ainda que parcialmente, uma de suas maiores reivindicações. O governador Heriberto Hülse inaugurou o asfaltamento do Trecho Blumenau-Gaspar da rodovia que liga Blumenau a Itajaí, e sem qualquer reivindicação para o setor ferroviário. No dia 17 de setembro de 1960, membros da ACIB festejam a inauguração da rodovia Jorge Lacerda, totalmente asfaltada em seus 49 quilômetros entre Blumenau e Itajaí, comprometendo, definitivamente, o transporte ferroviário do Vale do Itajaí por meio da concorrência rodoviária desigual dos caminhões modernos, ágeis e pontuais, de acesso certo até as docas do porto de Itajaí.

Antes da inauguração da Rodovia Jorge Lacerda, a EFSC já estava sob a administração do governo federal, que aconteceu no dia 12 de março de 1960. A função da RFFSA era somente a de um órgão que tentava recuperar a logística ferroviária.

O que importava para o Governo (e continua) é o uso, quase que exclusivo em todo o território nacional, do sistema rodoviário. Um sistema de transporte sem dúvida vulnerável, já que não dispõe de sistemas alternativos, salvo raras exceções. (VIDOR, 1995, p. 35)

A EFSC, segundo relatórios encontrados no Arquivo Histórico José Ferreira da Silva, em Blumenau, era deficitária havia muitos anos, agravando mais sua situação econômica dentro desse contexto nacional.

Em junho de 1963, a administração do governo federal incorpora a EFSC à Rede Viação Paraná–Santa Catarina - RVPSC, alegando que tinha grande dificuldade em administrar a ferrovia, já deficitária. Por ser uma ferrovia isolada e de pequena extensão, foi administrada diretamente de Curitiba, onde se situava a sede da RVPSC.

Ironicamente, as inaugurações dos trechos da EFSC prosseguiram nesse tempo. No dia 22 de junho de 1964, foi inaugurado o último trecho de 18 quilômetros entre Trombudo Central e São João, em Agrolândia –, que funcionou por somente três meses. A ausência de interesse pelo modal ferroviário era tão evidente por parte

de seus administradores, que quando ocorreu um desmoronamento no trecho de Trombudo Central e São João, em 1964, não houve qualquer iniciativa em promover a limpeza e o conserto da linha. O trecho foi desativado dois anos após a sua inauguração. Segundo Luiz Carlos Henkels, da ABPF, o trecho, mal construído, não suportou a primeira chuva torrencial na região.

Quando fomos a Blumenau de trem, três meses depois da inauguração, fomos surpreendidos. O trem parou em Trombudo Central e não foi mais adiante. Era o ponto final. Fazia só três meses que a estação tinha sido inaugurada. Quando nós ia (sic) a Blumenau de trem, nós aproveitava (sic) para levar “mussi”, leite, queijo, nata, para vender lá. Acabou tudo! É uma pena! (Marcos Trapp⁷⁸, em entrevista informal à autora, no dia 20 de janeiro de 2008).



Figura 129 - Encontro com a família Trapp – Agrolândia - SC
Fotografia: WITTMANN, 2008.

No período entre 1964 e 1979, o capital internacional circulava livremente, sem o empecilho das fronteiras geográficas. A indústria automobilística se instalara

⁷⁸ Membro da família Trapp, descendentes de imigrantes austríacos (início do século XX), proprietário das terras desde a época em que foi construída a estação ferroviária. Atualmente, a família ainda reside no local. Marcos desenvolve atividades na agricultura, como seus antepassados. Seu pai se chamava Frederico Trapp e sua mãe é Dona Lúcia Trapp, com a idade atual de 77 anos (filha do imigrante Eduardo Will, pioneiro no local). Dona Lúcia alojava os trabalhadores da EFSC e lhes fornecia refeições.

no Brasil, definitivamente. Após todos esses movimentos na década de 60 e 70, os detentores do capital aumentaram suas exigências para que fossem feitos maiores investimentos do Estado brasileiro, nos setores de energia e transportes. A indústria automobilística exercia pressão maior sobre a expansão das vias rodoviárias em todas as regiões. Nessa década, ocorreram planos e projetos, de Norte a Sul do Brasil, envolvendo grandes intervenções urbanas, criando toda uma problemática com a adoção de um sistema de transporte único, inter-regional, insuficiente para atender à demanda de transportes e com grandes nós de conflitos estruturais urbanos. Definitivamente, a opção adotada pelo Estado passou a ser o transporte rodoviário. Em 1971 houve a inauguração da BR-101, cortando Santa Catarina de Norte a Sul. Também foram pavimentadas diversas vias que ligavam o oeste ao litoral catarinense, entre elas as BRs 116, 282 e 470. Segundo Santiago (2001, p. 135), o total de rodovias estaduais e federais asfaltadas em Santa Catarina cresceu de 150 quilômetros, em 1960, para quase 2.000 quilômetros em 1976.

Em 1967 ocorreu a desativação do segundo trecho da EFSC – o ramal de Subida a Ibirama. Nessa ocasião aconteceu também o início das atividades com trens mistos, devido à demanda de carga entre os anos de 1962 e 1966, que diminuiu em razão da grande concorrência rodoviária.

Existia outro fator complicador para o transporte ferroviário local e nacional. Com a escassez de madeira, combustível das locomotivas a vapor nas principais ferrovias nacionais da época e da EFSC, surgiu a necessidade de trocar as locomotivas a vapor por outras, com outro tipo de combustível. O governo brasileiro optou pela locomotiva a diesel. Vale o comentário de que o Brasil, rico em reservas hidráulicas e importador de derivados de petróleo, continuou dependente da importação do combustível, ao optar pelas locomotivas a diesel, cujos motores também eram importados. Torloni comenta sobre a opção adotada.

Significa, apenas, que houve nessa opção governamental duas distorções altamente prejudiciais: uma, a dieselização em vez da eletrificação das ferrovias e, outra, o abandono das ferrovias, decorrente da canalização de recursos quase que exclusivamente para o setor rodoviário. Não se cuidou, por fim, de estimular a infra-estrutura industrial para suporte do parque ferroviário. (TORLONI. 1990, p. 225).

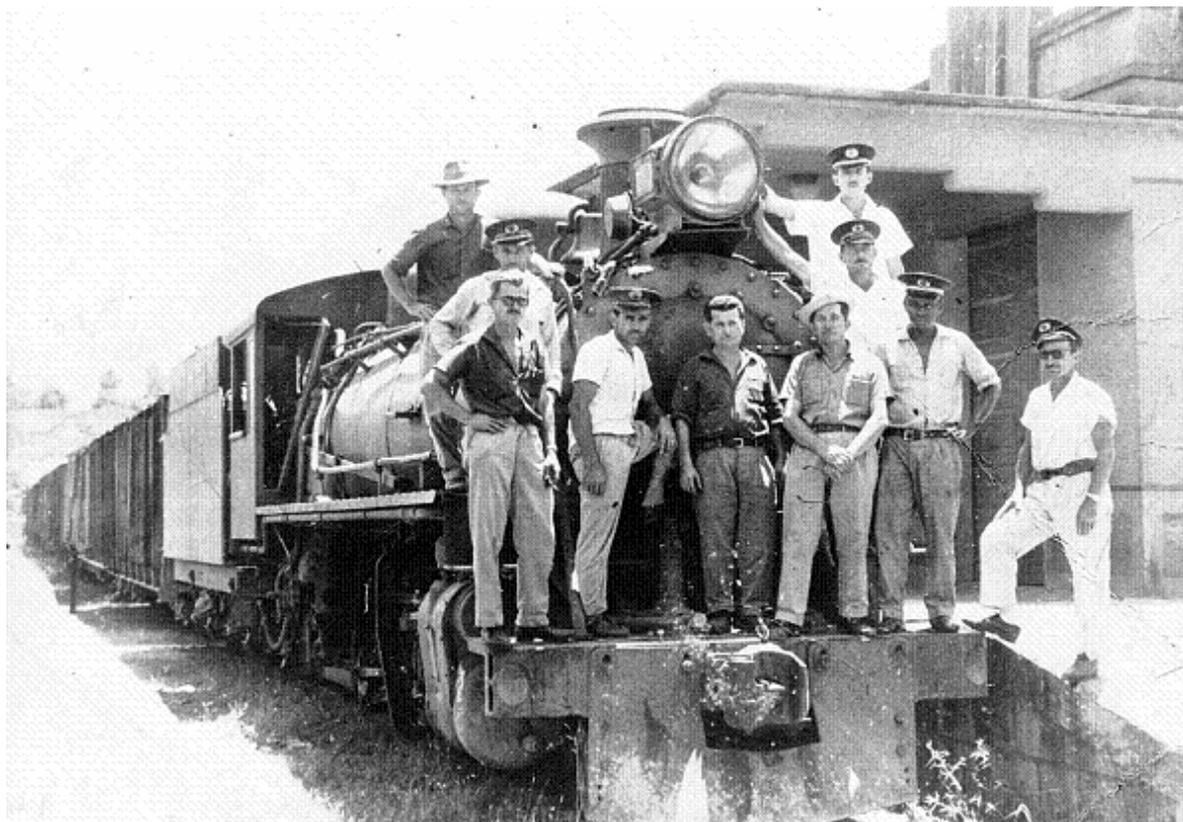


Figura 130 - Estação de Indaial. Da direita para a esquerda: Júlio Espindolla, Domingos da Costa, Joaquim dos Santos, Pedro Cidral, José Paulo, Germano Amorim (mestre da oficina), Liberato Xuxu, Leandro dos Santos, João Cardoso e Pedro Mello (maquinista) - 1962

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Foi somente em janeiro de 1968, após tantos problemas, que a EFSC passa a ser administrada pela RFFSA, sob a denominação de EF-487. Nessa época já existia a especulação sobre o futuro da ferrovia do Vale do Itajaí, fruto da união de interesses dos pioneiros locais de outros tempos, fato que gerava grande constrangimento ao governo federal. Lembramos, a respeito, que a EFSC (EF-487) sequer faz parte da história ferroviária contada nas páginas do site do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT⁷⁹. Nesse mesmo ano, foi erradicado o ramal de Ibirama, e seus trilhos foram retirados e transportados para Blumenau, a maioria deles tendo sido usada na construção civil.

⁷⁹ Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>, acessado em 3 jan. 2008.



Figura 131 - Ferroviários nas oficinas da EFSC

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Segundo Luiz Carlos Henkels – ABPF, nesse momento crítico da EFSC, em 1969, os ferroviários promoveram trabalhos de manutenção na ferrovia, por conta própria, com o objetivo de melhorar o desempenho financeiro. Esta ação conseguiu um superávit nos anos de 1969 e 1970, mas não impediu que no dia 18 de fevereiro de 1971 o processo MT 11.353/70, do Ministério dos Transportes, homologasse a suspensão do tráfego da EF-487 (ex-EFSC). E a Resolução 22/71, de 2 de março de 1971, marcou a suspensão do tráfego ferroviário da EF-487 para a zero hora do dia 13 de março de 1971.

A publicação do livro “ACIB-100 anos” contém o seguinte parágrafo sobre o fato:

No dia 13 de março de 1971, obedecendo a determinações do governo federal, o comboio da Estrada de Ferro Santa Catarina fez sua última viagem de Blumenau em direção a Itajaí. A Associação reclamou da medida e lutou para que ela não fosse implementada, alegando a franca recuperação apresentada pela ferrovia nos últimos anos. No entanto, os esforços das lideranças locais, que lutavam pela manutenção da ferrovia, foram em vão. (SANTIAGO, 2001, p. 144).



Figura 132 - Oficina Mecânica de Itoupava Seca, Blumenau. (Locomotiva do trem inaugural de Rio do Sul). Início de 1971 - Primeira locomotiva da EFSC, à esquerda: 301
 Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Teriam realmente havido esforços, por parte das lideranças do Vale do Itajaí, na mesma medida usada para a sua construção, no início do século XX? Houve justificativas, por exemplo:

Na opinião do ex-presidente Willecke, o que faltou para o sucesso da Estrada de Ferro de Santa Catarina foi uma ligação do Alto Vale com a linha nacional que passava por Lages. Em 1973 foi realizada uma campanha pela revitalização da estrada, mas não vingou devido à falta de engajamento do poder público. Além disso, a melhoria das rodovias contribuiu para sepultar definitivamente a ferrovia, que transporta mais volume com menos despesa. (SANTIAGO, 2001, p. 144).

O poder público é formado por quem e com que interesses?

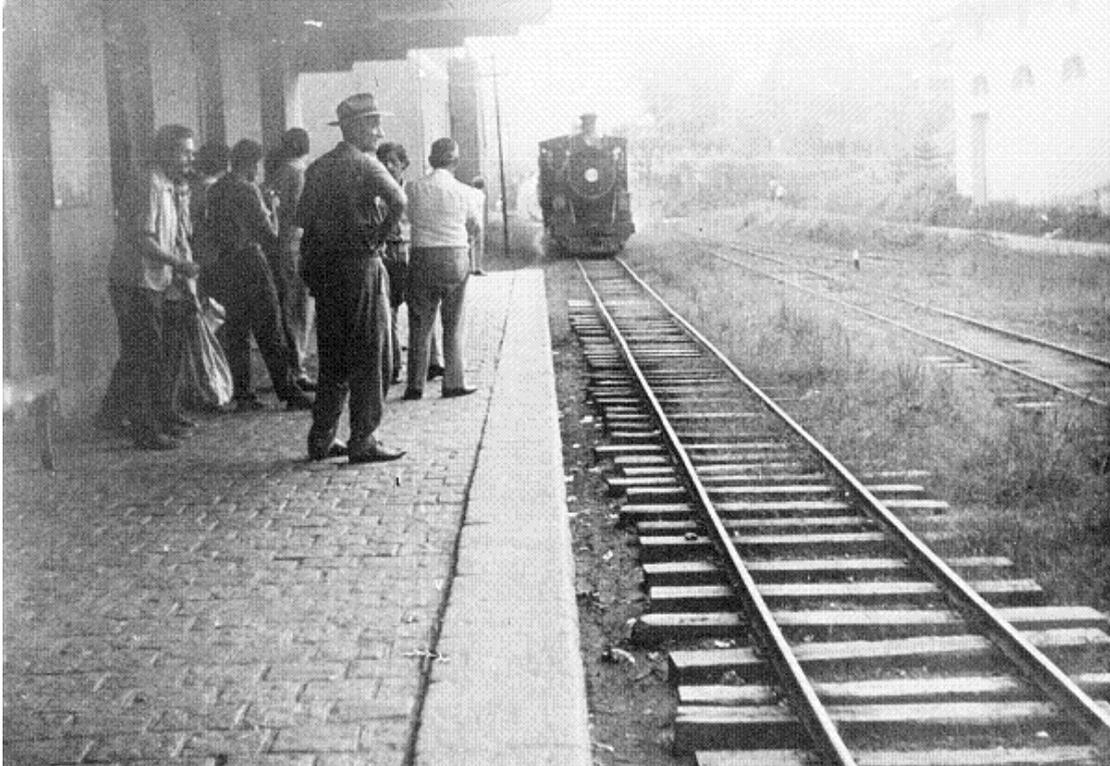


Figura 133 - Estação de Indaial - Última viagem (I) - 1971
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 134 - Estação de Indaial - Última viagem (II) - 1971
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 135 - Estação de Indaial - Última viagem (III) - 1971

Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

O superintendente Hélio de Mello, autorizado pela RFFSA, suspendeu todo o tráfego ferroviário em março de 1971. No dia 12 de março de 1971, às 17 horas, o maquinista José Pacheco comandou a máquina da última viagem de trem da EFSC. A composição era formada pela locomotiva a vapor nº. 331, de fabricação Baldwin, norte-americana, de 1925, mais quatro vagões.

Os passageiros desta última viagem de trem da EFSC eram os funcionários da estrada de ferro e seus familiares, que com lenços brancos cumprimentavam as pessoas ao longo da ferrovia, ao som do sino e do apito do trem.

4.8 A EFSC APÓS A DESATIVAÇÃO

O patrimônio da EFSC, após a desativação da ferrovia, foi dilapidado quase por completo. Pouco depois da última viagem, em março de 1971, iniciou-se um processo de desmonte. A RFFSA não foi atuante quanto à sua preservação e guarda. A instalação telegráfica, por exemplo, teve seus fios roubados imediatamente após março de 1971. Em questão de pouco tempo, as estações ferroviárias foram sendo cedidas às administrações municipais, que lhes atribuíram diversos usos, como se explanará mais adiante.

Grande parte do leito ferroviário foi invadida pelos residentes ao longo da linha férrea, para anexação às suas propriedades; outros trechos ferroviários foram transformados em rodovias.

Em setembro de 1980, a RFFSA autorizou a retirada do material metálico da linha, contando com sua erradicação, que veio a acontecer no dia 11 de dezembro de 1981, sob a Resolução 5/81, do Conselho Nacional dos Transportes. O Conselho argumentou que a erradicação era necessária, visto que tal patrimônio era dispendioso e antieconômico aos cofres públicos.

A ferrovia entrou em leilão, tendo o material metálico sido adquirido pela Empresa Barranco Ferro e Aço (de Curitiba), que iniciou sua respectiva retirada em 1982 – trilhos e algumas pontes metálicas. Na serra, pela dificuldade de acesso, algumas pontes permanecem ainda nos dias atuais, conforme demonstrado neste trabalho.

O leito ferroviário, embora sem trilho, ainda é de propriedade da Rede Ferroviária. Os trechos foram demarcados com marcos feitos de pedaços de trilho, mas não são respeitados pelas edificações residenciais ou industriais que vão surgindo.

O material rodante foi transferido para outras unidades. Carros e vagões foram desembarcados no porto de São Francisco, onde foram alocados à Rede de Viação Paraná–Santa Catarina, ficando em Blumenau somente as locomotivas a vapor. Estas, por não terem uso em outras unidades da Rede, ficaram encostadas até 1973, quando foram sucateadas e seu material reaproveitado em indústrias do Vale do Itajaí. Algumas até em bom estado de conservação.

Outros materiais utilizados nas estações e oficinas foram transferidos para a cidade de Curitiba, onde hoje integram o acervo do Museu Ferroviário.

Ao longo do antigo leito há reminiscências, e ainda existem algumas estações cedendo seu espaço para atividades voltadas à comunidade. Outras sucumbiram e outras, ainda, estão quase em ruínas, abandonadas ou invadidas. A seguir, cada estação da EFSC e sua situação atual.

A estação de Engenheiro Vereza, quase totalmente descaracterizada, foi cedida pela prefeitura de Itajaí à Fundação Genésio Miranda Lins, para abrigar o Museu da Memória Indígena. Sofreu uma reforma em 2005.

Em Ilhota, de acordo com Giesbrecht, a estação foi demolida em 1982. Já a estação de Gaspar, segundo René Almeida, conserva a tipologia arquitetônica e é parte do clube dos funcionários da empresa Linhas Círculo.

A segunda estação de Blumenau, após 10 anos de desativação da estrada de ferro, foi ocupada por uma clínica veterinária, na atual Rua Martin Luther. No local da primeira estação de Blumenau foi construída a nova Prefeitura Municipal de Blumenau. A primitiva estação, em enxaimel, foi demolida na década de 60.

A estação de Salto Weissbach, construída na década de 40 do século XX, foi demolida em 1991, por ordem da administração pública municipal, no mandato do prefeito Vilson Pedro Kleinübing. Atualmente, há no local um pequeno restaurante de beira de estrada, construído sobre a rampa de granito rosa da antiga plataforma. A estação de Encano, após ter sido invadida inúmeras vezes, foi demolida por um invasor do pátio da estação, em 1982.

A estação de Indaial está em perfeito estado de conservação, e nela funciona um departamento da administração pública de Indaial. Fato curioso: em um primeiro momento após a desativação, a estação de Indaial foi utilizada como Terminal Rodoviário, ilustrando perfeitamente a troca do modal ferroviário pelo rodoviário, dentro de um mesmo espaço.

A estação de Warnow continuou abrigando ferroviários por um tempo, mas hoje não mais. Em seu terreno foi construída uma residência, na parte dos fundos. A estação ficou no jardim da residência. Sofreu um incêndio e está em processo de ruína.



Figura 136 - Estação Warnow
Fotografia: WITTMANN, 2008



Figura 137 - Estação Warnow (I) Detalhes das paredes internas
Fotografia: WITTMANN, 2008

De acordo com Giesbrecht, a estação de Subida teve uma “invasão” autorizada. Seu estado de conservação é ruim, pois vem sendo demolida aos poucos.

A estação de Lontras esteve durante muito tempo em perfeito estado de conservação. Foi invadida após a desativação do trem, sendo desocupada e restaurada pela Prefeitura Municipal de Lontras, em 1996. Abrigou o Centro de Convivência do Idoso e, atualmente abriga a Biblioteca Pública Municipal.



Figura 138 - Estação de Lontras
Fotografia: WITTMANN, 2008

A estação de Matador foi totalmente recuperada pela equipe de voluntários da Tremtur e da ABPF. Em outubro de 2004, teve início o restauro de seu prédio, com o objetivo de ser o ponto inicial do Museu Dinâmico da EFSC.



Figura 139 - Estação de Matador
Fotografia: WITTMANN, 2008

A estação de Rio do Sul está em perfeito estado de conservação e funciona como Museu e Arquivo Histórico daquela cidade. É tombada pelo Patrimônio Histórico Municipal. O antigo armazém está em perfeito estado de conservação, situado a 500 metros da estação.



Figura 140 - Detalhes do Armazém de Rio do Sul
Fotografia: WITTMANN, 2008



Figura 141 - Estação de Rio do Sul (fundos)
Fotografia: WITTMANN, 2008

A estação de Barra do Trombudo ainda faz parte do contexto urbano da cidade. Foi restaurada em 2006, e nela são ministrados cursos de artes para a comunidade. Para adequar seus espaços para o novo uso, sua arquitetura foi descaracterizada com a adoção de novos tipos de janelas e portas. Foram colocadas janelas de ferro, tipo basculante.



Figura 142 - Estação de Barra do Trombudo
Fotografia: WITTMANN, 2008

A estação da comunidade de Mosquito ainda está em condições satisfatórias. Nesta estação reside uma família e apesar do novo uso, não sofreu qualquer descaracterização. Apresenta somente ausência de manutenção.

Entre a estação de Mosquito e Trombudo Central foi construído um elevado, que representa uma transição de técnica construtiva da engenharia ferroviária. Os materiais usados são concreto armado e blocos de granito rosa. Está em boas condições, porém sem uso atualmente.



Figura 143 - Elevado entre a estação de Mosquito e Trombudo Central
Fotografia: WITTMANN, 2008

As condições da estação de Trombudo Central são satisfatórias. No local reside uma família que construiu um anexo, com função de garagem, coberto por telha tipo *eternit*, na fachada do antigo acesso de passageiros. Este anexo não comprometeu a arquitetura da estação, pois é de fácil retirada.



Figura 144 - Estação de Trombudo Central

Fotografia: WITTMANN, 2008

Seu estilo arquitetônico igualmente segue a linha *art déco*. Apresenta janelas estreitas e altas, almofadadas com vidro liso incolor. Base e rampas de acesso construídas, como as demais, em granito rosa.

Próximo à estação de Trombudo Central está situado o elevador, construído dentro da linguagem moderna, em concreto armado, com a forma baseada em linhas curvilíneas. Foi construído em 1964. Hoje está inserido no sistema viário e é usado para o fluxo de uma via local.



Figura 145 - Elevador em Trombudo Central

Fotografia: WITTMANN, 2008

A estação de São João sofreu avarias três meses depois de sua inauguração, causadas por uma enxurrada que varreu não somente a estação, mas fez muitos estragos no patrimônio ferroviário local. Segundo o Sr. Marcos Trapp, proprietário do terreno sobre o qual a estação foi construída, até bem pouco tempo ela estava em condições satisfatórias de preservação. Encontra-se afastada, “no meio da roça”, estando hoje em ruínas, demarcando a criação de abelhas para a produção de mel.



Figura 146 - Estação de São João – Detalhes das ruínas
Fotografia: WITTMANN, 2008

Muito da memória ferroviária da EFSC vem sendo recuperado hoje por diversos grupos preservacionistas, que apresentam projetos não somente do resgate da memória por meio de documentos e recuperação do material rodante, mas também propostas mais ousadas, como o retorno do transporte ferroviário como opção, que poderia perfeitamente ser tema e aprofundamento de futuras pesquisas.



Figura 147 - Locomotiva restaurada pela empresa do Sr. Germano Purnhagen (camisa branca), com apoio da ABPF/TREMTUR
Fotografia: WITTMANN, 2007

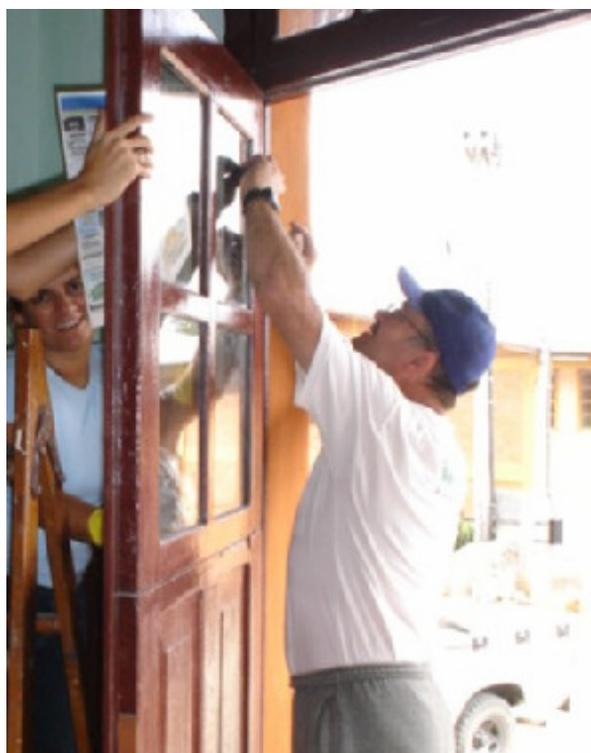


Figura 148 - Trabalho de voluntários no restauro da estação de Matador
Fonte: TREMTUR, 2006.

4.8.1 Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF

Apaixonados pelos trens não desapareceram com o tempo. Não só em Santa Catarina a rede ferroviária estimulou o aparecimento de inúmeros fãs dos trilhos. No Brasil inteiro estes fãs estão reunidos, lutando pela preservação ou pelo resgate de várias redes ferroviárias pelo País. Para viabilizar esta luta infundável contra a corrosão do tempo e contra o descaso para com a história, foi criada em 1977 a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF). (JORNAL SANTA CATARINA, 1996).

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, fundada em 1977 pelo francês Patrick Henri Ferdinand Dollinger, reúne interessados na preservação e divulgação da história da ferrovia brasileira.

A ABPF, localizada na cidade de Campinas-SP, é composta por uma diretoria nacional, por divisões regionais e núcleos espalhados pelo país, destacando-se o Núcleo Regional do Vale do Itajaí.

Em Santa Catarina, a ABPF teve sua regional fundada em 20 de março de 1993, na cidade de Rio Negrinho. A Regional do Vale do Itajaí foi fundada em outubro de 1995.

No Vale do Itajaí as metas atuais da ABPF são:

- a) recuperar todo o trecho de 22 quilômetros, do início da serra em Ibirama até o município de Lontras, construído entre 1920 e 1929, onde a última locomotiva a vapor fabricada nos Estados Unidos em 1952, a nº 501, rodava;
- b) recuperar 5 quilômetros, do km 11 ao km 16 da antiga estrada de ferro que passava por Blumenau, no trecho entre a comunidade de Encano (Indaial) e o bairro do Passo Manso (Blumenau).

A ABPF, em parceria com a Tremtur (Fundação), está cumprindo parte de suas metas e reimplantando o extinto trecho da EFSC, num trecho de 27 quilômetros entre Subida e Rio do Sul. A ABPF/SC está cedendo a locomotiva e os vagões, e efetuará a operação do trem; e a Tremtur fará a implantação do trecho ferroviário e o agenciamento turístico das viagens.

O NuRVI – Núcleo Regional do Vale do Itajaí – ABPF-SC informa que a locomotiva 232 continua sendo acesa na estação de Matador, em Rio do Sul-SC, sempre no segundo domingo de cada mês, ocasião em que a comunidade e turistas podem verificar o desempenho da locomotiva ao tracionar um carro de passageiros nos 400 m de linha. Durante o passeio são proferidas pequenas palestras acerca da importância histórica da EFSC e de sua revitalização para uso turístico e museu dinâmico. No Dia dos Pais o público presente foi pequeno, porém, manteve a equipe ocupada durante

todo o dia. O desempenho da 232 continua muito bom, enquanto a equipe mecânica continua realizando pequenos ajustes, principalmente no sistema de freios e na ligação do tender à locomotiva. (ABPF, 2007).



Figura 149 - Locomotiva 232 restaurada, descansando na estação de Matador
Fotografia: WITTMANN, 2007.

Do município de Indaial-SC tivemos outra boa informação. A Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo da cidade adquiriu um rico material fotográfico de peças ferroviárias históricas que faziam parte de uma exposição itinerante pertencente a um particular que não mais se interessou em levar adiante seu projeto. Com isso, o museu ferroviário de Indaial, alocado na estação ferroviária (inaugurado em 21/03/06 com apoio do NuRVI) será ampliado, passando a ocupar a totalidade do prédio, velho anseio dos preservacionistas de Indaial. Estes materiais recém-adquiridos irão passar pela nossa avaliação, no sentido de realizar correção em vários textos para que a exposição seja fidedigna, para bem informar a quem ali realizar pesquisas. Também de Indaial-SC vêm boas notícias acerca da ponte de ferro sobre o ribeirão Encano, que está a aguardar dezesseis anos pela sua restauração, após o movimento que realizamos em 1990, impedindo seu sucateamento. No mês de julho passado a Comissão Municipal de Turismo, liderada pelo Sr. Rogério Raul Theis e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Município, representada pelo Sr. Luis Otávio Giovanella, começaram a tratar com empresas especializadas a preparação de orçamentos para a restauração da ponte. (ABPF, 2007).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho que aqui se encerra desvela parte dos acontecimentos históricos que permearam a formação dos espaços urbanos do Vale do Itajaí, os quais estão em permanente transformação. A questão do transporte ferroviário é atual, e vem sendo apontada como uma das alternativas para a crise do transporte rodoviário no País. Portanto, o tema, de um patamar de compilação histórica, passa a ser importante base para a pesquisa e prévia avaliação das condições estruturadoras de futuras pesquisas e propostas de transporte que atendam à logística da região.

Sob um ponto de vista particular, a pesquisa foi envolvente e apaixonante, e poderá ter continuidade por meio do desenvolvimento de outros temas relacionados ao assunto. Algumas sugestões emergem deste texto dissertativo; outras idéias poderão, eventualmente, surgir por inspiração temática.

Os objetivos iniciais foram alcançados por meio das respostas aos questionamentos iniciais deste trabalho, e algumas conclusões foram extraídas da análise de fatos históricos relacionados ao processo de implantação e desativação da ferrovia no Vale do Itajaí, tendo, inclusive, se revelado surpreendentes.

Para a obtenção de maior número de dados para a pesquisa e maior legitimação de sua fundamentação, grande parte do antigo leito ferroviário da EFSC foi percorrida em dois tempos distintos (outubro de 2007 e janeiro de 2008), no trecho entre Blumenau e Agrolândia. Este contato ampliou a compreensão do espaço e do processo histórico de implantação da ferrovia no sítio, facilitando a elaboração de algumas conclusões e a captação de imagens atualizadas do antigo trajeto.

Em ordem cronológica da pesquisa, surgiram questionamentos naturais que a compuseram. O primeiro: O que levou as lideranças do Vale do Itajaí, no início do século XX, a adotarem a ferrovia como meio de transporte, ícone da Revolução Industrial Européia? Por que foi adotada a tecnologia ferroviária alemã, visto que todas as ferrovias nacionais eram construídas com tecnologia inglesa?

Pode-se afirmar que o plano de implantar a ferrovia na região do Vale do Itajaí chegou com os pioneiros europeus na metade do século XIX, os quais, então, haviam tido contato, em suas cidades de origem, com a revolução industrial e com o processo econômico capitalista que propiciou o início da era moderna. Foi adotada a

tecnologia ferroviária alemã porque estes primeiros imigrantes, durante as primeiras décadas no Vale do Itajaí, mantinham estreitas ligações comerciais e laços afetivos e culturais com seu país de origem, independentemente da hegemonia da tecnologia ferroviária inglesa presente no mundo e em especial no Brasil, nessa época, conforme citado no corpo desta pesquisa. Este fato foi evidenciado quando na escolha do local de assentamento da sede da colônia de Blumenau, à chegada dos primeiros 17 imigrantes em 1850, indicado em um plano (mapa) marcando lotes coloniais nas proximidades da foz do ribeirão Garcia.

Os núcleos urbanos no interior da colônia foram assentados nos sedimentos antigos, alcançando a superfície do Planalto Oriental, na certeza de que existiria o estabelecimento de uma comunicação natural, por meio de caminhos que posteriormente foram feitos por agrimensores alemães, e em decorrência da construção da ferrovia. Estes núcleos urbanos que pipocavam no interior da colônia mantinham constante articulação com a sede, que apresentava sua localização estratégica sob o ponto de vista geográfico.

A bacia do rio Itajaí-Açu, por apresentar uma grande extensão territorial, era propícia para que nela houvesse bons negócios em curto e médio prazo, devido à possibilidade da presença de vários tributários, que explorariam diferentes tipos de terrenos geológicos. O local de implantação da sede da colônia Blumenau, onde se demarcava o final de navegabilidade do rio Itajaí-Açu, foi propositalmente escolhido, já contando com o complemento de um modo de transporte, deste ponto para o interior e deste, para o porto marítimo. Isto porque o estrangulamento do rio Itajaí Açu, acima do local da sede de colônia, impedia a navegação a montante.

O objetivo das lideranças do Vale do Itajaí, desde a época de sua chegada à região, sempre foi o de efetivar a ligação de Colônia Blumenau com o planalto serrano e com a Argentina, por meio da abertura de caminhos. Isso a fim de criar opções de escoamento comercial e interceptar o caminho das tropas que percorriam a trilha que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo, próximo a Lages. Pode-se afirmar que já em 1850 se pretendia criar uma malha de caminhos possibilitando opções do escoamento da produção e tornando a nova colônia, que emergia então, em um entreposto comercial importante para toda a região.

Os caminhos em rede na região e a ferrovia escoariam a produção das propriedades rurais que formavam as nucleações urbanas primárias, que deram origem às muitas cidades atuais do Vale do Itajaí. Era comercializado, então, o

excedente agrícola dos produtores rurais. Com base nesses dados, pode-se confirmar a teoria de Vidor (1995) de que a construção social do Vale do Itajaí não teve nenhum processo anterior ao advento do capitalismo. No projeto de ocupação do território elaborado pelo Dr. Blumenau estava explícito o modo de produção capitalista, com influência da escola iluminista fisiocrática de Quesnay, por meio do desenvolvimento da agricultura, cuja produção seria beneficiada industrialmente sob inspiração do novo ideário que envolvia a Europa.

Algumas décadas após a chegada dos primeiros imigrantes, os núcleos urbanos isolados dentro do processo de produção social estabelecido na região, representavam a fonte primária da matéria-prima que alimentava a emergente indústria familiar local, na virada do século XIX para o século XX. Era então industrializado o excedente agrícola. Esta configuração social incentivou as lideranças políticas e econômicas locais a buscarem alternativas concretas, para, enfim, se concretizar o plano dos pioneiros – a construção da ferrovia.

O segundo questionamento: O que, realmente, motivou o investimento de capital alemão e a adoção de tecnologia alemã em um meio de transporte no Vale do Itajaí, já idealizado anteriormente pelo fundador Hermann Blumenau, no século XIX, quando todas as ferrovias nacionais utilizavam equipamento ferroviário inglês?

É importante destacar que os imigrantes europeus nos primeiros tempos de povoação tinham mais ligações comerciais e sociais com o seu país de origem do que com qualquer outra região do Brasil. Não porque quisessem, mas porque a povoação e o assentamento de seus membros significavam uma concentração de problemas a serem resolvidos relacionados ao uso e ocupação do solo virgem, como por exemplo, a construção de infra-estruturas compondo os espaços públicos de responsabilidade da administração pública estadual e nacional. Geralmente, estas primeiras nucleações urbanas eram assentadas de maneira isolada na mata virgem. Existia, ainda, a barreira da língua na comunicação.

Quanto ao investimento na construção da EFSC, além da razão cultural e comercial citada, outros fatores contribuíram para que ocorresse o investimento do capital alemão e a adoção da tecnologia alemã na construção de EFSC na região.

Na virada do século XIX para o século XX, o fortalecimento do partido republicano na região e no Brasil resultou em mudanças sociais e econômicas não somente no País como também, especificamente, na região do Vale do Itajaí. Entre elas, o aumento das transações comerciais de terras destinadas a imigrantes, por

meio do incremento da concessão de terras na bacia do Itajaí-Açu a empresas colonizadoras, como a Colonizadora Hanseática (com sede em Hamburgo).

As colonizadoras, na época, faziam o papel do Estado no que tange a obras de infra-estrutura primária, como a construção de pontes e estradas. As áreas comercializadas quase sempre eram grandes glebas praticamente desabitadas. Quando as empresas colonizadoras tomaram para si estas tarefas, isto não significava que estivessem interessadas em construir e promover a construção e organização espacial destes primeiros núcleos urbanos, mas sim, que vislumbravam o aumento de sua rentabilidade e negócios por meio do aumento das vendas de terras. Com a construção da infra-estrutura básica as terras eram valorizadas, diante da possibilidade de ligações e comércio com outras regiões.

Em 1897, estando a cargo da Colonizadora Hanseática a negociação das terras da zona da bacia do Itajaí banhada pelo rio Hercílio, essa empresa foi abordada por lideranças políticas e econômicas locais e por investidores alemães ligados ao transporte fluvial e a bancos, para que investisse na construção de uma linha férrea ligando a região do Vale do Hercílio à sede da Colônia Blumenau. Esta obra representava, para a Colonizadora, um aumento de sua rentabilidade, com base nas vendas, pois a região, apesar de se encontrar muito bem localizada em um vale com boas terras para a plantação, se encontrava isolada. Para os investidores de empresas de navegação alemãs, representava a perspectiva de explorar a navegação fluvial no rio Itajaí-Açu. Para os banqueiros alemães, a possibilidade de lucros certos, advindos dos juros sobre o capital aplicado, pois, aparentemente, o empreendimento apresentava vários pontos de negócio seguro. Para a região do Vale do Itajaí, por sua vez, representava a chance concreta do desenvolvimento econômico promovido pelo escoamento da produção regional para o porto marítimo. Diante dessa chance de materializar a construção da ferrovia na região, as lideranças vislumbravam já a possibilidade concreta de criar uma malha ferroviária na região, construindo a ferrovia até o extremo oeste do Estado.

Construída a ferrovia, o desenvolvimento da região foi evidenciado. E a sua interferência, como elemento estruturador da construção da malha urbana destes primeiros núcleos urbanos, embriões das muitas cidades que compõem a rede de cidades da região metropolitana de Blumenau atual, é notória, pelo surgimento de cidades eqüidistantes ao longo do antigo leito ferroviário. Vale destacar o desenvolvimento econômico de Rio do Sul. Antes da construção da ferrovia era uma

antiga estalagem e passagem de viajantes que rumavam ao planalto serrano e litoral, via Alfredo Wagner, e de onde vinham tropas de gado e também viajantes em busca de produtos industrializados. Tornou-se um entreposto comercial intermediário, por meio de um entroncamento natural de rotas comerciais. A ferrovia permitiu que as cidades se desenvolvessem ao longo de seu traçado, mais precisamente em torno de suas 24 estações. Novas nucleações (como Trombudo Central, Barra do Trombudo, Lontras) surgiram ao longo da ferrovia e se desenvolveram, possibilitando a visualização do crescimento da malha em forma de estrela, forma essa encontrada em todas as grandes cidades do mundo, até o advento do automóvel. O automóvel gerou autêntica revolução na urbanização dos espaços das cidades. E não poderia ser diferente no Vale do Itajaí, pois as pessoas, não tendo mais necessidade de residir, ou mesmo produzir, nas proximidades das nucleações e entre as estações, passaram a ocupar os espaços vazios entre elas, dando origem a novos bairros e ao aumento, de maneira orgânica, da malha urbana atual (tema que poderá ser desenvolvido em outra pesquisa). Esta configuração fez com que as cidades crescessem de maneira aleatória, fazendo surgir uma série de problemas, dentre os quais o aumento do tráfego e o obsolescimento do traçado das vias atuais, que não apresentam perspectiva de solução ante o aumento da frota de automotores.

Outro questionamento: Quais foram os agentes e ações responsáveis pela desativação da ferrovia no Vale do Itajaí?

Pode-se afirmar que a desativação da EFSC foi resultado final de um processo criado por uma série de acontecimentos e iniciativas de ações do poder político e econômico nacional.

O Brasil, na ânsia de desenvolver a indústria no território nacional, na década de 1930, buscou solidificar e construir malhas ferroviárias criando caminhos de escoamentos interligados, e terminando, assim, com as ilhas de produção isoladas, como era o caso da região do Vale do Itajaí. A EFSC era um ramal pequeno, isolado. Durante o “Período Getulista” houve inúmeras iniciativas para promover o crescimento da indústria, com seu desenvolvimento voltado para o mercado interno, substituindo as importações. Com o nacionalismo latejante, o governo, nessa época, observava com cautela as regiões povoadas por imigrantes europeus, dificultando mais as ações de iniciativa local, e a região passava a receber produtos industrializados de outras regiões, como São Paulo, competindo

diretamente com a indústria local. Daí em diante, a região deixou de ser uma ilha isolada, e passou igualmente a comercializar sua produção para esses mercados mais afastados, atendendo, desta forma, à vontade das novas lideranças nacionais, cuja meta era que a produção nacional chegasse a todas as regiões do território nacional, plano esse dificultado pela dimensão do território nacional.

Como a ferrovia apresentava limitações e não tinha penetração em todas as regiões, houve ações para a construção de rodovias e de ramais ferroviários regionais.

A abertura do País para o capital das multinacionais aconteceu no governo de Juscelino Kubitschek, quando a desvantagem do modal ferroviário para o modal rodoviário aumentou. Os investidores internacionais e as lideranças locais vislumbravam, no automóvel, rapidez e mobilidade, e o escolheram como o meio de transporte adequado ao perfil dos novos tempos, sem qualquer reflexão sobre os conflitos de tráfego viário que surgiriam em longo prazo nos espaços das cidades. Também não houve uma reflexão quanto ao material e capital, investidos nas ferrovias existentes. Muitos dos investidores eram representantes dos produtores de petróleo internacionais e indústrias automobilísticas que buscavam ampliar seu mercado de consumo no território brasileiro.

Diante desse contexto, a ideologia vigente no período propagava, com o aval do Estado, “inúmeras vantagens” do transporte feito por automóveis, quer seja no transporte público ou privado, em âmbito nacional.

A EFSC, não mais administrada na região, e sim pelo Estado brasileiro, como outras tantas no território nacional, tornou-se economicamente inviável. As lideranças locais, que noutro tempo tanto fizeram para sua construção, foram seduzidas pela nova alternativa de transporte e dirigiram suas iniciativas à construção de rodovias na região. Deixou, assim, de haver o necessário empenho na manutenção da ferrovia, no material rodante e na estrutura ferroviária. A nova ideologia econômica propagava a necessidade da modernização, e o automóvel detinha esse perfil. Faltou reflexão sobre as conseqüências geradas pela troca do modal ferroviário pelo rodoviário.

O agente responsável pela decadência ferroviária na região e no Brasil foi a implantação, pelo Estado, de novas políticas econômicas que, sob o comando do capital internacional adotaram o modal rodoviário como o meio de transporte dos novos tempos, não somente no Brasil, mas globalmente.

Em relação ao aspecto urbano, conclui-se que a ferrovia foi um dos elementos estruturadores da malha urbana do Vale do Itajaí, juntamente com os primeiros caminhos feitos pelos pioneiros e as vias fluviais. A última etapa ferroviária da EFSC a ser inaugurada e que permaneceu efetivamente em uso foi a do trecho até Trombudo Central, no ano de 1958, e até Itajaí fora inaugurada em 1954. A desativação de todo o trecho aconteceu em 1971; portanto, permaneceu em pleno funcionamento somente pouco menos de duas décadas. A EFSC foi o caminho mais efetivo para a agilidade de povoação do território, dos imigrantes europeus no Alto Vale do Itajaí, durante seu 20 anos iniciais de funcionamento. Promoveu a ligação da sede da colônia Blumenau com outros núcleos urbanos no Alto Vale que, mais tarde, ao longo dos inúmeros desmembramentos, se transformaram nas cidades de: Indaial, Ascurra, Ibirama, Lontras, Rio do Sul e Trombudo Central. Transportou durante mais de seis décadas no Vale do Itajaí: cimento, fécula, gado, madeira, areia, soda cáustica, correio e passageiros.

Neste trabalho, ficou, assim, evidenciado o fato de que o Vale do Itajaí já foi, um dia, provido por uma estrada de ferro consideravelmente moderna para a época, que funcionava de forma integrada e harmônica para o transporte rodoviário e fluvial, e em regime de eficaz complementação. Sua desativação – de certa forma precipitada, intempestiva – não consegue impedir a presença de um sentimento de frustração, que acaba adquirindo contornos ainda mais ampliados diante dos constantes desafios e dificuldades que a administração pública enfrenta para uma adequada manutenção e uso das rodovias que cortam nosso País, de proporções continentais.

Enquanto as grandes aglomerações urbanas investem fortunas para reativar antigos ramais, construir dispendiosas e complexas redes de metrô, ou mesmo, como no oeste do Paraná, a reconstrução do eixo Oeste-Paranaguá, o Vale do Itajaí perdeu a excelente e moderna oportunidade de dispor de uma linha férrea ligando o litoral ao oeste do Estado. Que poderia estar desenvolvendo a economia, transportando pessoas e mercadorias com segurança, ao contrário das perdas e óbitos diários e sistemáticos que ocorrem ao longo do percurso das inseguras e mal preservadas rodovias atuais.

REFERÊNCIAS

- ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de filosofia**. 4. ed. - São Paulo: Martins Fontes, 2000. 1014p.
- ALMEIDA, Paulo Roberto de. Os investimentos estrangeiros e a legislação comercial brasileira no século XIX: retrospecto histórico. **Revista Justiça & história**, Brasília, v. 3, n. 5, p. 73-127, 2003.
- AMARAL, Max Tavares d'. **Contribuição à história da colonização alemã do Vale do Itajaí**. São Paulo: Instituto Hans Staden, 1950.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO MÉDIO VALE DO ITAJAÍ - AMMVI.
Municípios. Disponível em:
<<http://www.ammvi.org.br/municipios/?PHPSESSID=948e58c9bcc588dd0e99bedb4971b18b#>>. Acesso em: 29 nov. 2006.
- AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2.ed. São Paulo: Melhoramentos, 1953. 222p. il.
- BERNER, J. O. As locomotivas da Estrada de Ferro Santa Catarina. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo 10, n. 5, p. 91-92, maio 1969.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Transporte ferroviário**. Disponível em:
< <http://www.transportes.gov.br/ProPro/FolderFerrovias.pdf> >. Acesso em: 23 nov. 2006.
- BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista**: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: Zahar, 1977. 379 p. (Biblioteca de Ciências Sociais).
- CABRAL, Oswaldo R. **Santa Catarina**: história-evolução. São Paulo: Nacional, 1937.
- CASCAES, Franklin. Vida e arte e a colonização açoriana. In: CARUSO, Raimundo C.; CARUSO, Marilea Martins Leal; CASCAES, Franklin. **Vida e cultura açoriana em Santa Catarina**. Florianópolis: Cultura Catarinense, 1997. 118p. Entrevista concedida a Raimundo Caruso.
- CASTRO, Ana Celia. **As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979. 142p.
- CENTENÁRIO de Blumenau. 1850 - 2 de Setembro - 1950. Blumenau: [s.n.], 1950. - 1v.(varias paginações).il. Edição Comissão de festejos.
- COMITÊ DO ITAJAÍ: Agência de água. Disponível em:
<<http://www.comiteitajai.org.br/hp/index.php>>. Acesso em: 12 nov. 2006.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa : Edições 70, 1983. 202p, il. (Arquitetura e Urbanismo, 1).

DAGNONI, Cátia. Comunicações e transportes no Vale do Itajaí- junho 1991. **Nossa História em Revista**, Rio do Sul, tomo 2, n. 4, p. 30, set. 2000.

_____. Fechamento da estrada de ferro no Vale do Itajaí. **Nossa História em Revista**, Rio do Sul, tomo 8, n. 5, p. 65, nov. 2006.

_____. Uma análise em função do fechamento da estrada de ferro no Vale do Itajaí. **Nossa História em Revista**, Rio do Sul, tomo 2, n. 2, p. 7, maio 2000.

DEEKE, José. **Traçado dos primeiros lotes Coloniais da Colônia Blumenau**. 1864. In: FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva. **Colônia Blumenau**. Mapas.

_____. **O município de Blumenau e a história de seu desenvolvimento**. Blumenau : Nova Letra, 1995. 295 p. il.

DETRAN SANTA CATARINA. **Estatística de trânsito**. Disponível em: <<http://www.detran.sc.gov.br/estatistica/estatistica.htm>>. Acesso em: 22 nov. 2006.

DIAS, Leila Chistina. **Região, Território e Meio Ambiente**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais – v.5, n.1, 2003: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional; editores responsáveis Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes, Henri Acselrad : A Associação, 2003.

ESTRADA de Ferro Santa Catarina. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva, Coleção Comunicação/Transporte, Pasta 4.2.1.1, doc 2.

FERRARI, Celson. **Curso de Planejamento Integrado – Urbanismo**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977. 631p. il.

FUNDAÇÃO CASA DR. BLUMENAU. **Museu da Família Colonial**. Blumenau, 1992. 31p, il. (Edição Comemorativa dos 20 anos de instalação - 1967/1987).

FUNDAÇÃO CULTURAL DE BLUMENAU. Arquivo Histórico José Ferreira da Silva. **Imigrantes**. Pastas suspensas (100? Fotos); p&b, color; vários tamanhos.

GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: SOLARIS, 2005. 260 p, il. +, 1 Mapa.

GIESBRECHT, Mennucci Relph. **Estações ferroviárias no Brasil**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/index.html>> Acesso em: 31 dez. 2007.

GONZALVEZ, Marisa. **Ponte Eng. Antônio Vitorino Ávila Filho, Ponte dos Arcos**. 2007. 1 foto: color; Digital

GOOGLE MAPS. Disponível em: < <http://maps.google.com/?mid=1164635162>>. Acesso em: 15 nov.2006.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 12. ed. São Paulo: Loyola, 2003. 349p. il.

HÁ 20 ANOS o Vale perdia sua sexagenária estrada de ferro. **Jornal de Santa Catarina**, Blumenau, 17-18 mar. 1991. (Arquivo Histórico José Ferreira da Silva, Pasta 4.2.1.6, doc. 35).

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo : Vértice, 1990. 189p. (Biblioteca Vértice. Sociologia e Política, 21).

HAAS, Família. **Diário de Mathias Haas** – Período entre a década de 30 e 50 do século XX. Manuscrito. Blumenau – Família Haas.

HENKELS, Luiz Carlos. A Estrada de Ferro Santa Catarina – Trecho: Subida-Lontras-Rio do Sul. Rio do Sul. **Nossa História em Revista**, Rio do Sul, tomo 8, n. 2, p. 68, dez. 2006.

_____. **Família Sprengel**. [195?]. 1 foto: p&b; 9 X 13 cm.

_____. **Título. Boletim Oficial do Município de Indaial**, Indaial, n.1. n. 3, p. 3-8, ago.1993.

HIENDLMAYER, Richard. **Trecho da EFSC**: Indaial. 1935. 1 foto: p&b; 9 X 13 cm.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Perfil dos municípios brasileiros**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 22 nov. 2006.

INSTITUTO DE PESQUISAS E PLANEJAMENTO URBANO DE BLUMENAU – IPPUB. **Perfil do município de Blumenau, 1996**. Blumenau: IPPUB, 1996. 284p. il.

JURGEN Berner culpa ex-políticos pelo fim da Estrada de Ferro. **Jornal de Santa Catarina**, Blumenau, 28 maio 1982. (Arquivo Histórico José Ferreira da Silva, Pasta 4.2.1.6, doc. 32).

KILIAN, Frederico. A Estrada de Ferro Santa Catarina. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo 1, n. 72, p. , dez. 1957.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília, D.F: Editora da UnB, 1996. 253p. il.

KRAFTA, Rômulo. **Desenho Urbano e Regulamentação Urbanística**. In Desenho Urbano, anais do II SEDUR. São Paulo, PINI, 1986.

LAGO, Paulo Fernando. **Santa Catarina: a terra, o homem e a economia**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1968.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. 307p.

LEFEBVRE, Henri. **Introdução à modernidade: prelúdios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969. 442p. (Rumos da Cultura Moderna, v.24).

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 1999. 178p.

LUCAS, Victor. Destino de glórias. **Nossa História em Revista**, Rio do Sul, tomo 2, n. 2, p. 7, maio 2000.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Lisboa; Rio de Janeiro: Edições 70, 1990. 208p, il. (Arte e Comunicação, 15).

MAPAS de Santa Catarina. In: BACELAR, Jonildo. **Guia geográfico**. Disponível em: <www.brasil-turismo.com/mapas/pdf/santa-catarina.pdf>. Acesso em: 29 nov. 2006.

MAPA interativo de Santa Catarina. Disponível em: <<http://www.mapainterativo.ciasc.gov.br/sc.phtml>>. Acesso em: 03 nov. 2006.

MATTOS, Gercino. Símbolo de saudade e progresso. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo 9, n. 5, p. 83, maio 1968.

MARX, Karl. **O Capital**. Disponível em: <<http://www.marxists.org/portugues/marx/1867/ocapital-v1/vol1cap07.htm>>. Acesso em: 08 ago. 2006.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. Lisboa: Presença; [São Paulo?]: Martins Fontes, [19-]. 457p. (Coleção Síntese, 21).

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: EDUSP: Nobel, 1991. 143p. il. (Coleção Cidade Aberta).

MERCEDES BENZ. **História da empresa no Brasil**. Disponível em: <http://www.daimlerchrysler.com.br/noticias/Setembro/Resumo_50anos/popexpande.htm>. Acesso em: 02 dez. 2007.

MESORREGIÃO do Vale do Itajaí. In: **Wikipédia**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Vale_do_Itaja%C3%AD>. Acesso em: 03 ago. 2006.

MORETTI, Silvana Maria. **Fábrica e espaço urbano: a influência da industrialização na formação dos bairros e no desenvolvimento da vida urbana em Blumenau**. 2006. 265f. Dissertação (Mestrado), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998. 741p, il.

MUSEU VIRTUAL DO TRANSPORTE URBANO. **Primeiro ônibus de Blumenau: 1914**. Disponível em: <www.museudantu.org.br/EStaCatarina.htm>. Acesso em: 02 dez. 2007.

NAÇÕES DO MUNDO: Brasil. Rio de Janeiro: Ed. Cidade Cultural Ltda., 1990.

O COLONO e o automóvel: visão miópica. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo 12, n.4, maio 1981.

O TRATADO de Madri. Disponível em:
< http://www.multirio.rj.gov.br/historia/modulo01/tratado_madri.html>. Acesso em 03 set. 2006.

ODREBRECHT, Rolf. **Cartas de família**: ensaio biográfico de Emil Odebrecht e ensaio biográfico de seu filho Oswaldo Odebrecht Sênior. Blumenau: Ed. do Autor, 2006. 576 p. il. ; 28x31cm.

PELUSO JUNIOR, Victor Antonio. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte: Ed. da UFSC, 1991. 396p, il.

PETRY, Sueli Maria Vanzuita. **A fibra tece a história**: a contribuição da indústria têxtil nos 150 anos de Blumenau. Blumenau: Sintex, 2000. - 348 p. il.

_____. 180 anos da imigração alemã: os pioneiros. **Jornal de Santa Catarina**. Caderno Especial, 20 jul. 2004, p.1-7. v.1. Disponível em:
<http://www.bc.furb.br/docs/JO/04/06/277130_1_1.pdf>. Acesso em: 22 set. 2006.

PORATH, Soraia Loechelt. **A paisagem de rios urbanos**: a presença do Rio Itajaí-Açu na cidade de Blumenau. 2004. 150 f. Dissertação (Mestrado), Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIRAMA. **Núcleo urbano de Hammonia no final do século XIX**. 1 foto: p&b; 9 X 13 cm.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **A empresa**. Disponível em:
<<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 21 nov. 2006.

RIO DO SUL (SC). Arquivo Público Histórico de Rio do Sul. **Rio do Sul**. Pastas suspensas (100? Fotos); p&b, color; vários tamanhos.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**; tradução Antonio de Pádua Danesi. -São Paulo: Hucitec, 1998. - 174p. :il.

RODRIGUES, Jorge Martins. A rivalidade comercial de norte-americanos e ingleses no Brasil do século XIX. **Revista da História da Economia Brasileira**, ano 1, n. 1, p. 73-82, jun. 1953.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. Lisboa: Cosmos, 1977.

SANTA CATARINA – Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral. Subchefia de Estatística, Geografia e Informática. **Atlas de Santa Catarina**. Rio de Janeiro, Aerofoto Cruzeiro, 1986. 176 p, tab, graf, col.

SANTA CATARINA MUNICÍPIOS. Trombudo Central. Disponível em :
<<http://www.sc.gov.br/portalturismo/Default.asp?CodMunicipio=314&Pag=2>>.
Acesso em: 28 dez. 2007.

SANTOS, Milton. **Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hicitec, 1996. 308p.

_____. **Pensando o espaço do homem**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1991. 60p. il.

SANTIAGO, Nelson Marcelo; PETRY, Sueli Maria Vanzuita; FERREIRA, Cristina. **ACIB: 100 anos construindo Blumenau**. Florianópolis: Expressão, 2001. 205 p, il.

SCHIAVO, Cléia; ZETTEL, Jayme. **Memória, cidade e cultura**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1997.

SIEBERT, Claudia Freitas. **Estruturação e desenvolvimento da rede urbana do Vale do Itajaí**. Blumenau: Ed. da FURB, 1996. 118f.

_____. **A evolução urbana de Blumenau: o (des)controle urbanístico e a exclusão sócio-espacial**. 1999. 190f. Dissertação (Mestrado), Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 1999.

SILVA, José Ferreira da. Estrada de Ferro Santa Catarina – Há Sessenta Anos Emprestando Inestimáveis Serviços ao Vale do Itajaí e ao Nosso Estado. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo 20, n.5, p. 81-86, maio 1969.

_____. **História de Blumenau**. Florianópolis: EDEME, 1972. 380p. il.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às parcerias público-privadas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério. **Temas de geografia econômica: as estradas de ferro no Brasil**. 2000. Disponível em: <http://br.geocities.com/f6mrs2000/great_outdoors2.htm>. Acesso em: 27 out. 2007.

TORLONI, Hilário. **Estudo de problemas brasileiros**. 20. ed. São Paulo : Pioneira, 1990. 267p. il.

UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA – UDESC. GeoLab. **Atlas geográfico de Santa Catarina**. Disponível em:
<<http://www.faed.udesc.br/geolab/geosc.htm#1>>. Acesso em: 21 maio 2006.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Biblioteca Universitária. Documentos Especiais.

VIDOR, Vilmar. **Indústria e urbanização no nordeste de Santa Catarina**. Blumenau: Ed. da FURB, 1995. 248p, il.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Linconl Institute, 2001. 373p. il.

VOLKSWAGEM DO BRASIL. **Histórico**. Disponível em:
<<http://www.vw.com.br/default.asp>> . Acesso em: 1 dez. 2006.

WEIMAR, Günter. **Arquitetura Erudita da imigração alemã no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Edições EST, 2004. 288p. : il.

WITTMANN, Angelina C. R. **A estrada de ferro no Vale do Itajaí**: resgate trecho Blumenau-Warnow. Blumenau: Edifurb, 2001. 145p. il.

ZUEGUE, Harry. Quem era Peter Christiano Feddersen. **Blumenau em Cadernos**, Blumenau, tomo 16, n. 2, p.37- 41, fev. 1975.

ANEXOS

ANEXO A – ENTREVISTA DO SR. OTTO ROHKOHL – PRIMEIRO DIRETOR DA EFSC

- a) Entrevistado: Otto Rohkohl
- b) Local: Blumenau
- c) Data: dezembro de 1957
- d) Entrevistador: Frederico Kilian

Abreviações: Otto Rohkohl – **O**
Frederico Kilian – **F**

F – Em que época, mais ou menos, a construção de uma estrada de ferro foi posta em evidência pelos blumenauenses como um problema econômico inadiável?

O – Já nos primeiros anos de colonização de Blumenau, o seu fundador, Dr. Hermann Blumenau, reconheceu a necessidade da construção de uma estrada de ferro que ligasse o centro da colônia, que ao mesmo tempo era o porto fluvial mais avançado do rio Itajaí, com o Hinterland. Mais tarde, com o avanço da colonização para o interior, acentuava-se cada vez mais esta necessidade da ligação por meio de uma estrada de ferro que atingisse o planalto de Santa Catarina. Já em fins de 1870, o engenheiro Emílio Odebrecht, abriu um traçado para uma estrada de rodagem até o planalto catarinense, desde a sua fronteira com a Argentina, com o Oceano Atlântico, descendo pelo Vale do Itajaí, porém este projeto não chegou a ser realizado. Com a colonização das bacias dos afluentes do rio Itajaí, notadamente da Colônia (página 29) Hansa (hoje Ibirama), estes planos se concretizaram mais, tendo o engenheiro Friedrich Von Ockel feito maiores estudos. Chegou a fincar, em ato solene, a primeira estaca, em dezembro de 1899, onde hoje se acha a Escola Luiz Delfino, mas também ainda desta feita a construção não foi levada a efeito. A partir de 1900, a Sociedade Colonizadora Hanseática, cujos planos de colonização muito sofriam por falta de vias de transporte para os produtos coloniais, empenhou-se na construção da estrada de ferro, tendo gasto para mais de 200.000 marcos, em estudos e preparativos para a construção dela.

F – Quais foram as pessoas ou entidades que mais se interessaram, em Blumenau, pela construção da estrada de ferro?

O – Para a realização da construção, os que mais se interessaram em Blumenau foram, além da Sociedade Colonizadora Hanseática, o governo municipal, que tinha como prefeito o Sr. Alvim Schrader, homem de larga visão comercial, e, mui especialmente, o abnegado propulsor do progresso de Blumenau, Pedro Christiano Feddersen, que depois de coligir aqui o necessário material estatístico, fez várias viagens à Capital da República, para conferenciar com ministros e políticos, e foi até a Alemanha, para lá despertar nos círculos econômicos o interesse para o projeto e obter, de empresas bancárias e de navegação marítima, bem como nos círculos do Governo Imperial, o apoio ao projeto e conseqüente financiamento da construção.

F – Quais eram os meios financeiros ou grupos de capitalistas com que o engenheiro Frierich Von Ockel contava ou podia contar, ao dar início (aliás, simbólico) à construção da sua “Tram-way a vapor Blumenau-Aquidaban”, em fins de 1899?

O – O engenheiro Friedrich Von Ockel não possuía meios financeiros nem tinha a seu lado qualquer grupo de capitalistas para custear a construção da aludida estrada de ferro para a qual obtivera uma concessão anos antes e que estava prestes a caducar.

F – Quais foram as outras pessoas ou entidades que também se interessaram, em Blumenau, pela construção da estrada de ferro?

O – A principal iniciativa foi da Sociedade Colonizadora Hanseática, que necessitava, para seu desenvolvimento e escoamento de seus produtos, de transporte seguro, rápido e barato. E das empresas de navegação marítima alemãs, que viam no desenvolvimento da colonização da bacia do rio Itajaí, e conseqüente ampliação do porto de Itajaí, futuramente, uma importante praça de comércio internacional para seus navios de carga e passageiros. Então fundou-se em Berlim, sob a direção do Banco Alemão e a cooperação financeira de outros bancos e das ditas empresas de navegação, a Estrada de Ferro Santa Catarina Sociedade Anônima, com sua sede social em Berlim, e com a finalidade de realizar a projetada construção da Estrada de Ferro e sua exploração.

F – Em que época deu-se isso?

O – Esta resolução foi tomada no ano de 1906.

F – Qual foi a empresa que ficou com a concessão dada ao engenheiro Friedrich Von Ockel pelo governo do Estado?

O – Não houve transferência de concessão, pois aquela já havia caducado e a Sociedade Anônima, recém-fundada, obteve nova concessão por parte do governo catarinense.

F – Quais foram os capitalistas ou empresas de Blumenau que participaram, financeiramente, na construção da estrada de ferro?

O – Nenhum grupo de capitalistas, ou empresa de Blumenau, nem mesmo do Brasil, participou financeiramente na Sociedade Anônima ou na construção da Estrada de Ferro Santa Catarina.

F – A empresa construtora da estrada de ferro teve quaisquer embaraços ou oposições, por parte de algum morador daqui, na execução ou construção da estrada de ferro?

O – Ninguém opôs quaisquer embaraços ou dificuldade à execução da obra.

F – Quando, mais ou menos, estavam concluídos os estudos preliminares, inclusive as medições, para que uma firma construtora pudesse ser encarregada da construção da estrada de ferro?

O – Os estudos definitivos começaram no ano de 1906, e sofreram certa demora com a morte do engenheiro, Sr. Krober, que veio a falecer aqui em Blumenau, e foram terminados pela comissão de construção da firma construtora Bachstein-Koppel, aqui chegada em fins de agosto de 1907.

F – Em que data foi iniciada a construção da estrada de ferro?

O – A construção, propriamente dita, foi iniciada em dezembro de 1907.

F – Quando foi inaugurado o primeiro trecho entregue ao tráfego regular e até que estação ele ia?

O – Em 3 de maio de 1909 foi inaugurado o primeiro trecho, com tráfego regular até a estação de Warnow.

F – Em que data foi inaugurado o trecho até a estação final de Hansa?

O – Em 1º de outubro de 1909.

F – Quem foi o primeiro diretor da Estrada de Ferro Santa Catarina?

O – O primeiro diretor da Estrada de Ferro Santa Catarina foi este seu criado. Antes de eu vir a Blumenau, achava-me na direção da Estrada de Ferro Otavi, na África do Sul, e que fora construída pela mesma firma construtora, Baschstein-Koppel, com uma extensão de 560 quilômetros, através de uma zona

inexplorada e silvestre do sudoeste da África, no curto prazo de apenas três anos. De lá vim, a mando da referida firma, para assumir aqui a parte administrativa da construção da estrada de ferro, tendo ficado, após a conclusão do trecho Blumenau–Hansa, na direção da mesma estrada de ferro até agosto de 1913.

F – Quem sucedeu V.S^a. na direção da Estrada de Ferro Santa Catarina?

O – Em 1913, a Sociedade Anônima E.F.S.C. resolveu prolongar a estrada até o porto de Itajaí, e o engenheiro Weitnauer e eu fomos designados para fazer os respectivos estudos, pelo que deixei o cargo de diretor da Estrada de Ferro, que se achava em tráfego, entregando-o ao Sr. Martin Bischif, para assumir o meu novo posto. Instalamos o nosso escritório ao pé do Morro do Aipim, em terreno de minha propriedade, no local onde hoje está o Centro de Saúde, porque ficava ele entre as duas pontes projetadas sobre o rio Itajaí-Açu.

F – Então já naquela época foram projetadas duas pontes sobre o rio Itajaí-Açu, para o trecho até Itajaí?

O – Foram estudados vários projetos, um dos quais o de marginalizar o rio Itajaí-Açu em sua margem direita, até Vorstad, mediante a construção de um muro de arrimo desde a foz do Ribeirão da Velha até Vorstadt. Esta obra, por ser bem mais cara do que duas pontes, mas que por sua vez viria a beneficiar a cidade, que com isto iria possuir um cais de vários quilômetros de comprimento, só poderia ser feita com a cooperação do governo brasileiro, federal e municipal. Como o município era pobre e não tinha os meios para cooperar neste plano e o governo federal nenhum auxílio queria prestar para sua realização, foi abandonado este projeto.

F – Em que data a Estrada de Ferro Santa Catarina foi entregue à administração do governo?

O – Pelo Decreto N.º 13.907, de 6 de janeiro de 1918, a Estrada de Ferro Santa Catarina foi encampada pelo governo federal.

F – Durante a administração pela Sociedade Anônima qual foi, em média, a porcentagem do lucro ou prejuízo acusado pelo capital aplicado?

O – Na exploração de uma estrada de ferro, em zonas de desenvolvimento lento, nunca se pode contar com uma margem de lucro do capital investido, nos seus primeiros anos, mas apenas somente depois de decorridos vários anos. Mas mesmo assim, apesar do pequeno movimento inicial de cargas, e relativo curto

trecho, as rendas da estrada sempre deram para cobrir as despesas de sua manutenção e administração.

F – Permita-me mais uma pergunta – Acha V. S^a. que a Estrada de Ferro Santa Catarina, em mãos de uma empresa particular, que a administrasse segundo as normas da antiga Sociedade Anônima, naturalmente com observância das leis trabalhistas vigentes, proporcionaria alguma porcentagem de lucro com relação ao capital nela investido?

O – Em face da atual situação inflacionária e sempre crescente em que nos encontramos, já seria um considerável êxito administrativo se as rendas da estrada de ferro dessem para cobrir suas despesas. Em geral, em países de cotações cambiais decrescentes, as estradas de ferro de elevado custo de construção nunca podem ser consideradas como objetos de emprego lucrativo do capital nelas investido. O proveito se faz sentir indiretamente e, considero, no programa das zonas por elas servidas.

“Com esta resposta, nos damos por satisfeitos e daqui agradecemos mais uma vez ao Sr. Otto Rohkohl por sua gentileza e a presteza com que nos atendeu”. (KILIAN, 1957).

ANEXO B - ANUÁRIO DE ITAJAÍ - 1949

Alguns documentos históricos⁸⁰ foram pesquisados e úteis para a dissertação desta pesquisa. Contêm informações valiosas da história da EFSC, bastante importantes. A seguir, a transcrição original do texto desses documentos.

Organizado por Marcos Konder e Silveira Júnior:

Anuário de Itajaí – 1949

Composto e impresso nas Oficinas da Imprensa Aurora Limitada, Itajaí S.
Catharina

Estrada de ferro S. Catarina: A via férrea de Itajaí-Blumenau, arrendada ao Governo do Estado, atacou os seus serviços, sob a fiscalização do engenheiro Joaquim Breves Filho, em 1926, subdividindo-os em tarefas que iam do ponto inicial da cidade até ligar com a Estrada de Ferro Santa Catarina, em Blumenau.

O leito, em parte coberto com trilhos, as obras de arte, a estação “Dr. Vereza”, construída em Itaipava, na bifurcação do ramal que devia ir a Brusque e até o Ribeirão do Ouro, a drenagem e o aterro dos trechos de Ilhota ao Itajaí-mirim e outros serviços achavam-se em pleno andamento, quando a Revolução de 1930 interrompeu os trabalhos.

Quando a Segunda República reencetou os trabalhos da Estrada de Ferro Santa Catarina, mudou-se de orientação: os serviços do trecho de Itajaí foram paralisados *sine die*, dando-se preferência ao prolongamento até Rio do Sul e ao Planalto Serrano. Quando se voltou a cogitar da ligação com Itajaí, achou-se de melhor alvitre construí-la de cima para baixo, dando-se início à ponte sobre o rio Itajaí-Açu, e a construção da linha até Gaspar e Ilhota. Ultimamente é que os serviços foram reiniciados no primeiro trecho entre a nossa cidade e o ramal de Brusque. Mas para que esta obra de Santa Engracia possa ser concluída e atinjam os trilhos o perímetro urbano é mister construir duas apreciáveis obras de arte: a ponte sobre o Itajaí-mirim no lugar Boa Vista e a estação inicial do bairro Fazenda.

A Estrada de Ferro Santa Catarina possui, aliás, a sua história, digna de se contada e comentada. Em 1915 assinou-se contrato com uma companhia alemã, à

⁸⁰ Alguns destes documentos foram encontrados no Setor de Documentos Especiais de Biblioteca Central da Universidade Federal de Santa Catarina.

qual já se havia arrendado o trecho construído por ela de Blumenau a Hamônia e bateu-se solenemente a “ estaca zero” no bairro Fazenda. Agora, decorridos 34 anos, ainda não se ouviu na cidade o apitar da locomotiva....

E, apesar destes exemplos, ainda há gente que confia no regime estatal para realizar obras de vulto. (p. 14)

[...]

Logo que se fundou Blumenau e não havendo comunicação terrestre entre os dois municípios, cogitou-se de fundar, com capitais blumenauenses e itajaienses, uma navegação fluvial entre Itajaí e Blumenau. Esta tratou logo de importar um pequeno vapor de rodas, ao qual deu o nome de Progresso. Ao mesmo tempo em que este vaporzinho transportava passageiros, rebocava lanchas peruas, assim chamadas, para conduzir cargas. Estas chatas foram construídas nos nossos estaleiros, que já se dedicavam à construção de lanchões e barcos a vela para nossa costa.

Ao Progresso seguiu-se anos depois um vapor maior, também de rodas, chamado Blumenau. Todo o material foi importado, fazendo-se aqui a armação apenas.

A construção deste navio data de 1897. Assim que se fundou a Estrada de Ferro Santa Catarina, para realizar a construção do trecho Blumenau e Hamônia ela incorporou a Companhia Fluvial e tratou de provê-la de melhor material, além de uma grande chata de ferro para o transporte do material rodante e de outras peças pesadas. A Companhia Fluvial teve em tempos passados também a sua concorrente, uma empresa que contava com um rebocador chamado “Jahn” e diversas peruas de reboque. Eram donos desta empresa os srs. Henrique Grewsmühl, de Blumenau, e Luiz Altenburg, de Gaspar. Mais tarde a Companhia Fluvial incorporou esta empresa e ficou sozinha em campo. Surgiu então a estrada de rodagem entre Itajaí e Blumenau, a princípio com condições precárias, dando passagem a penas a fordecos antigos, mas essa concorrência terrestre não fazia moossa à navegação fluvial, porque conduzia apenas passageiros continuando a carga com o rio, que era sempre a via de comunicação mais barata. Tanto assim que se formou outra empresa fluvial: Juvêncio Tavares d’Amaral e Cap. Adolfo Germano de Andrade, para a condução de carga.

Melhorada, porém, a estrada de rodagem e aumentada a capacidade dos caminhões de carga, a via fluvial, embora mais em conta, começou a sentir os

efeitos da concorrência terrestre, mesmo porque o transporte da mercadoria era feito da casa do vendedor à do comprador, não ficando sujeito a avarias, faltas e roubos. Mas com o incremento do negócio de madeiras para a Argentina, tudo se reajustou e surgiu a necessidade de criar novas linhas de navegação fluvial para o transporte desse produto extrativo, de Blumenau ao porto de Itajaí. Apesar disto, o transporte terrestre continuou com intensidade, uma vez que se ia buscar madeiras até no oeste catarinense, especialmente em Caçador. Era uma luta pacífica entre o rio e a estrada de rodagem, satisfazendo a todos, tanto aos armadores fluviais como às empresas automobilísticas. Achavam-se as coisas nesse pé, quando, por uma das reviravoltas e manhas do governo ditatorial argentino, cessaram-se os negócios de madeira e as empresas fluviais viram-se em dificuldades para manter seu tráfego. Algumas tentaram baixar as tarifas da madeira e fazer o transporte também de outros gêneros com frete reduzido, mas um poder mais alto se levantou. Primeiro, a alta dos salários dos tripulantes, o que seria ainda razoável; depois o aumento do número da tripulação, o que era injustificável; e por fim a intervenção da estiva em Blumenau e Itajaí para as empresas fluviais que jamais estiveram sujeitas a semelhante regime. E, como conseqüência, afora a Companhia Fluvial da Estrada de Ferro Santa Catarina, que continua a sua marcha lenta e deficitária, todas as demais empresas amarram as suas lanchas e as suas embarcações de reboque para deixá-las apodrecer e converter-se em lenhas e sucatas. Encerrou-se talvez para sempre uma página gloriosa do nosso rio, fadado a ser agora uma simples correnteza a levar ao mar aguapés e à cidade pequenas embarcações com lenha, e servir de elemento para as redes de espinhel dos pescadores ribeirinhos...

E as leis trabalhistas festejaram assim mais um triunfo...

O Município de Itajahy

ANEXO C – RELATÓRIO EFSC – ANO 1920

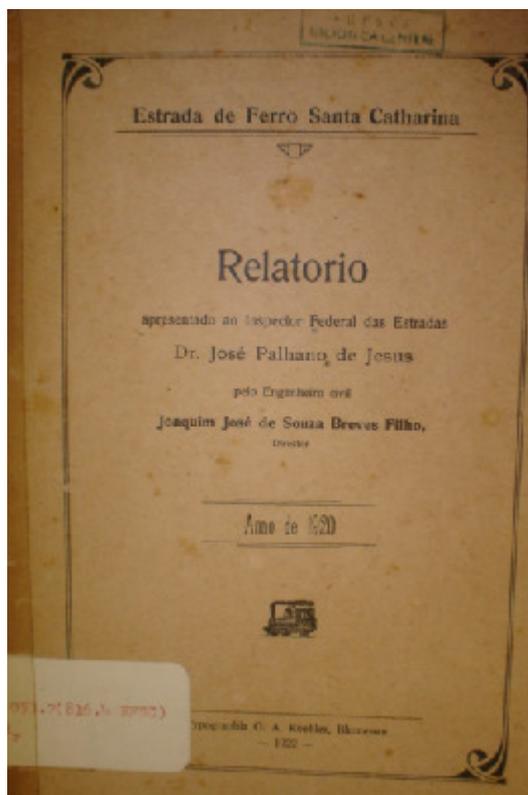


Figura 150 - Relatório da Estrada de Ferro Santa Catharina

Fonte: Acervo Documentos Especiais da Biblioteca UFSC – Foto: WITTMANN, 2008.

Relatório da Estrada de Ferro Santa Catharina
 Relatório
 Apresentador ao Inspector Federal das Estradas
 Dr. José Palhano de Jesus
 Pelo Engenheiro Civil
 Joaquim José de Souza Breves Filho
 Director
 Anno 1920
 Typografia G.A. Koehler, Blumenau 1922

Na presente Introdução, farei uma rápida exposição sobre a Estrada, justificando as providências, de caráter mais imediato, para attender as necessidades do serviço e melhorar as condições econômicas de seu trafego, como também lembrando outras, mais amplas e radicaes, para que ella possa preencher os importantes fins a que deva ser destinada.

A Estrada de Ferro Santa Catharina acha-se reduzida, por enquanto, a uma pequena linha de 70 kilometros de extensão em tráfego, de Blumenau a Hansa, à qual foi incorporado o serviço de navegação fluvial entre Blumenau e o porto de Itajahy, de accôrdo com o Decreto n. 13.539 de 9 de Abril de 1919.

A sua origem data de 1905, de uma concessão estadual, de que se resultou a organização da Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina, com sede em Berlim, que construiu esta pequena linha, meramente regional, em condições as mais econômicas. Reconhecida porém, a importância da Estrada de Ferro Santa Catharina, sob o ponto de vista commercial e estratégico, transformando-a em uma linha de penetração, pelo seu alongamento até a fronteira Argentina, o Governo Federal, para realizar este objetivo encampou os 70 kilometros, já construídos e contractou com a companhia concessionária os prolongamentos até foz do Pepery Guassú e até Itajaí e o ramal de Brusque, bem como o arrendamento da rede assim formada, por 60 anos.

Em virtude desse contrato, adentados já se achavam os trabalhos de exploração e locação, por uma comissão do Governo (Página 7) Federal, que me coube dirigir, e aparelhada devia se achar a Companhia para executar os estudos então aprovados, quando irrompeu a tremenda guerra em 1914. em consequência, foi decretada a nullidade do contracto, pello Decreto n. 12.907 de 6 de Março de 1918, datando d'ali a administração directa da Estrada pelo governo Federal.

Situação financeira.

A Estrada de Ferro Santa Catharina custou ao governo Federal a importância de 6.189:874\$413, paga a companhia concessionária, em virtude da clausula XXVIII do Decreto n. 9.155 de 29 de Novembro de 1911.

Afora esta, o Governo dispendeu mais, em despesas de custeio, com melhoramentos diversos e compra de materiaes, durante os tres últimos annos, inclusive com a secção fluvial, depois da occupação desta, em 1919, a somma total de 1.545:394\$355.

[...] Verificou-se que os dispêndio com que já pesa sobre o Thesouro Nacional a Estrada de Ferro Santa Catharina, tem se elevado bastante durante os três últimos annos, em razão de sucessivos déficits, alias accusados desde a inauguração de seu trafego, em 1909. Página 8)

A "secção fluvial" cujo serviço é bem feito e o mais singular que desejar se pode, seria um elemento valioso para annular o déficit desta Estrada, se não existisse a concorrência acirrada e systematica que lhe moveu duas empresas, com sede em Itajahy e em Blumenau, mantendo um serviço de transportes, com infração

de disposições regulamentadas, conforme já denunciou o meu antecessor, no relatório de 1919.

[...] Trafego

Tem sido consideravel o desenvolvimento do trafego. O movimento de passageiros foi de 39 em 1917, 68.408 em 1919 e 76.792 em 1929, veriifcando-se, portanto, um accrescimo de 12% relativamente ao anno passado, e de 96,65 no intervallo de um quinquennio. (página 10)

Em 1920 foram transportado 13.815 toneladas de mercadorias, contra 10.002 em 1916, resultando um accrescimo de 32,18%, durante o último quinquennio.

Como conseqüência do aumento da locomoção, augmentando o material de transporte e de tracção e melhoramento as officinas.

Locomoção

Material de transporte – Durante o ultimo quinquennio o material de transporte só foi aumentado com 2 carros de 2º classe que entraram em curculação em outubro e novemvro do anno próximo findo, e com 2 vagões de 20 toneladas, que estão em serviço desde janeiro do corrente anno, todo esse material adquirido por conta do crédito esextraordinario de 5000.000\$000, a que se refere o Decreto n. 13.444 de 29 de Janeiro de 1919.

A estrada dispõe actualmente do seguinte material de transporte:

- 3 carros mixtos,
- 2 carros de 2 classe,
- 1 carro de administração,
- 3 vagões de animais,
- 2 vagões de correio-bagagens,
- 31 vagões de mercadorias,
- 5 plataformas de lastro.

Esse material é insufficiente como passo a demonstrar.

Para o transporte de passageiros são indispensáveis 4 carros , dois em cada trem, nos horários de quartas e domingos. Se um carro achar-se em reparações, como é freqüente, nesses dias será impossível a composição de um trem extraordinário ou mesmo adicionar mais um carro em um dos trens de horário,

quando o exigir a disponibilidade dos lugares a oferecer.

A necessidade de adquirir maior numero de carros de passageiros, pode também ser avaliada pelo coeficiente de utilização, verificando durante o anno próximo passado, de 50,10%, numero este, que, segundo a ultima Estatística publicada, de 1915 não fora atingido por nenhum de nossas estradas durante aquele anno.

Igualmente, são insufficientes os vagões disponíveis para mercadorias, cujo numero diminuiu no ultimo quinquennio, sendo actualmente de 31, ou de 0,44 vehiculos por kilometro.

Essa carência é comprovada pelo trabalho exigido durante o anno de 1920, de 461 toneladas por vagão, numero excessivo se o compararmos com as médias apresentadas por outras estradas. (Página 11)

Assim, por exemplo, no anno de 1920, em que foi exigido da Estrada de Ferro Central um trabalho muito intenso para o transporte de mercadorias, a média verificada foi de 509 toneladas por vagão.

A nossa média, próxima a esta, foi também muito alta. Se o percurso médio de cada vagão da Estrada de Ferro Central foi cerca de 4 vezes maior, em que compensação os seus vagões atingiram a lotação de 45 toneladas, quando os da Estrada de Ferro Santa Catharina, que trafegaram em 1920, tiveram apenas a de 10 toneladas.

Pode-se também verificar a falta de vagões, pela taxa de utilização, que chegou a 46 %, número bastante elevado, se considerarmos, as quantidades de mercadorias transportadas, geralmente de grande volume em relação ao peso.

Reduzido é também o numero de vagões de correio-bagagem e o de plataformas para lastro.

Em resumo, é excessivo o trabalho do material rodante disponível tornando-se necessário o augmento do seguinte:

- 2 carros mixtos,
- 4 vagões de mercadorias;
- 1 carro de correio-bagagem,
- 6 plataformas.

Material de tracção – A Estrada dispõe de 7 locomotivas, incluindo nesse número as quatro, adquiridas durante o anno, da “*Baldwin Locomotive Works*”, por

conta do credito concedido pelo Decreto 13.444 de 29 de Janeiro de 1919.

Existe portanto uma locomotiva para cada 10 kilometros. As três antigas, de fabricação alemã, duas *Borsig* e a terceira *Orenstein & Koppel*, estão todas necessitadas de uma reforma completa das tubulações, além de outras reparações.

Das quatro americanas, duas do tipo American, para trens de passageiros, representam uma excellente aquisição. As outras, devido a reduzida força tractiva, de 2676 kgr por toneladas, com um peso adherente de 16.125 kgr.

A sua capacidade de reboque fica limitada a 65 toneladas brutas nos trechos mais pesados da linha.

Attendendo, pois, a necessidades próximas do trafego, julgo conveniente adquirir mais duas locomotivas, uma para trens mixta, do tipo *Mogui* ou *Ten-Wheel*, e outra para trem de carga, "*Consolidation*".

De acordo com a resistencia da linha, podem ser escolhidas com especificações convenientes para rebocarem uma carga bruta mínima de 150 toneladas.

Das 7 locomotivas existentes, 5 não dispõem de aparelhos (Página 12) detentores de fagulhas, o que é obrigatório nas estradas de ferro, conforme determina o Decreto n. 4.201 de 1º de dezembro de 1920.

Officinas – As officinas, situadas na estação de Itoupava Secca, vão satisfazendo soffrivelmente as necessidades das reparações e montagem do material.

Instaladas, porém, sob condições as mais modestas, em local acanhado, faz-se mister introduzir-lhes diversos melhoramentos, para attender a exigências crescentes do material rodante e diminuir a dependência constante de officinas particulares, em que tem estado esta Estrada.

Os mais urgentes são: os augmentos da secção de carpintaria e do abrigo para reparações do material de transportes e as installações de um pequeno forno de fundição e de uma plaina para desdobrar madeira em espessura.

Parece-me, aliás, preferível, na previsão do contínuo desenvolvimento dos serviços, proceder-se a um projecto geral para remodelação dos velhos e insufficientes galpões, aproveitando-se as machinas ferramentas existentes, mas introduzindo melhoramentos e ampliações, de modo a attender as condições mais económicas de seu funcionamento.

Via Permanente

A linha possui para sua conservação 53 homens, ou 0,76 por kilometro, numero diminuto, visto ter sido reduzido de 10 para 8 horas o trabalho diário, sem a compensação de um augmento do numero de operarios.

Por esse motivo, o lastramento e a substituição de dormentes foram deficientes, e, não permitindo a verba actual manter numa turma extraordinária até regularisar o serviço, é necessário attender a tal despesa, no orçamento do credito suplementar de que deve ser pedido, para complemento do custeio do corrente exercício. (Página 13...termino)

Melhoramento das condições technicas e fechamento da linha – A linha merece especial attenção no sentido de melhorar as suas condições de tracção e segurança, executando-se deiversas modificações em planta e perfil.

Requer, outrosim, o augmento da largura da plataforma e da faixa desapropriada, e, finalmente, o fechamento completo da estrada e suas dependencias.

Relativamente a esses trabalhos, peço vênia para transcrever a ultima parte do meu officio n. 15, de 23 de Fevereiro ultimo, em que prestei as informações solocitadas sobre as providencias de que trata o Decreto n. 4201 de 1º de dezembro do anno próximo findo:

„Fechos laterais – Este assumpto, constituindo embora obrigação já consignada desde o Regulamento de 26 de abril de 1857 (art. 2º), geralmente pouca attenção mereceu em nossas estradas mais antigas, que, muitas dellas, hoje ainda se vêem privadas desse melhoramento, a despeito de um trafego consideravel, como são os casos de algumas linhas a cargo da “Great Western” e da “Leopoldina Railway”. A Estrada de Ferro Santa Catharina tem cercas lateraes em quase toda sua extensão. Devido, porem, menos ao precário estado das mesmas do que a falta de fossos americanos ou de cancellas, na innumeras passagens de nível que apresenta, pode-se dizer que praticamente não está fechada, sinão em limitados trechos.

No entanto, esta estrada, por sua feição colonial, atravessando uma zona densamente povoada, mais se resente da necessidade do melhoramento em questão. Basta salientar-se que nos 70 kilometros em trafego existem 355 passagens de nível, de estradas ou caminhos particulares.

A conseqüência é que diversos accidentes têm occorrido, que mais graves e freqüentes não tem sido, em razão de um trafego cuidadoso, com velocidades reduzidas, e de uma constante vigilância na linha.

O orçamento para fechar-se toda a linha em trafego importa, actualmente, em cerca de 250:000\$000.

Cumpre-me ponderar, porem, que proceder a esse fechamento não é conveniente, emquanto não forem realizados os melhoramentos da linha, que a transformarão de verdadeiramente provisória, em linha definitiva; modificações necessárias collocar-a acima das grandes enchentes, supprir muitas passagens de nível, e, finalmente, augmentar as larguras da plataforma e da faixa desapropriada, as quaes, em muitos casos não tem mais de 5 metros para esta e de 2 metros para (Página 14) aquella! O fechamento perfeito, se fosse feito actualmente, não podendo ter um carácter definitivo, seria portanto uma despesa que não se justificaria.

O que urge, primeiramente, e fazer-se alguma coisa no sentido de melhorar as condições geraes da linha.

Existem cerca de 60 pequenas variantes a executar, com uma extensão total de 18.500 km, representando portanto 26,5% da extensão em tráfego, e que, por um rápido orçamento, incluindo as novas desapropriações e o fechamento da linha, importando em cerca de 2.000:000\$000.

Cogitando-se desde muito tempo do prolongamento desta pequena via férrea, cujos estados e orçamentos já se acham feitos em grande extensão, metida esta muito conveniente sob qualquer aspecto que se a encare, e aliás consignada na Lei do orçamento do corrente exercício, impõem-se ainda mais, como imperiosa e urgente necessidade, as modificações acima referidas, que deverão ser completadas com o fechamento da linha.”(Página 15)

Secção Fluvial

É de toda conveniência que as reparações de que estão necessitando freqüentemente as velhas embarcações, que fazem o serviço desta secção, sejam feitas nos próprios estaleiros de que dispomos em Itajahy, a fim, de livrar-nos da dependência de outros e da eventualidade de um novo contratempo, como aconteceu com o resultado dos concertos das três lanchas, contractadas no anno passado com a firma Asseburg & Cia.

Torna-se necessário, para isso, uma completa reconstrucção do madeiramento dos estaleiros e a aquisição de cerca de 700 metros de cabos de manilha, para puchar as embarcações, o que tudo importará, aproximadamente, em 8:000\$000.

Estão precisando de urgentes concertos as seguintes:

Vapor Blumenau – Limpeza do fundo e substituição da tubulação de caldeira, já encommendada á fabrica Baldwin, pelo preço de 325 dollars ouro.

As lanchas Progresso, Gaspar e Itoupava exigem radicaes reparações, que avalio em 10:000\$000.

Donde, a despesa total de 25:000\$000, para a reconstrucção dos estaleiros e conservação do material fluctuante no corrente anno. (Página 16)

Prolongamento

O prolongamento desta Estrada é providencia que não deve ser mais retardada. Basta considerar-se a vasta e rica região sobre a qual exercerá decisiva influencia, o for-west catharinense e o norte do Rio Grande do Sul, dotado de terrenos fertilíssimos, com um clima temperado e salubérrimo, onde se succedem as zonas agrícolas e pastoris, e que, pela variedade de altitudes e de composição do solo, são apropriados a nelles medrarem os productos das zonas tropicaes ora os cereaes e fructas dos climas europeus.

Esse prolongamento é uma exigência nacional, de ordem econômica e social, para transportes fáceis á produção agrícola e industrial, que se intensifica, e servir de valioso factor da nacionalização dos elementos hetereogeneos, que vão povoando os nossos sertões, além de obdecer a rasões estatratégicas e, finalmente, financeiras.

Segundo os estudo feitos, verifica-se que a estrada de Ferro Santa Catharina, de Itajahy até seu ponto terminal do Pepery-Guassú, medirá cerca de 826 kilometros, assim descriminados:

De Blumenau á Subida (entroncamento do ramal Hansa) em trafego...	67,123km
De Itajahy a Blumenau e de Subida à barra do Trombudo, com estudos aprovados e locação.....	83,283km
Da Barra do Trombudo Serro Verde, com exploração.....	103,000km

Do Serroverde no rio do Peixe, com reconhecimento.....258,000km
 Do rio do Peixe no Pepery-Guassú, a estudar.....310,000km
 Total: 826,406km

Além destes estudos, estão concluídos também os do ramal de Brusque, com estudos aprovados, na extensão de 69,300km, havendo 20 kilometros locados.

Foram seguintes, os Decretos aprovando os estudos:

Dec. N.10.724, de 4 de fevereiro de 1914, aprovando os estudos definitivos e o orçamento na importância de 6.313:627\$508 do trecho de 48 kilometros, compreendido entre as cidades de Itajahy e Blumenau.

Dec. N. 10.810, de 18 de Março de 1914, aprovando os estudos definitivos e orçamentos, na importância de 3.633:635\$322 do trecho de 35 kilometros do prolongamento de Hansa ao Pepery-Guassú. (Página 21)

Doc. N. 11.008, de 2 de julho de 1914, a aprovando os estudos definitivos e orçamento, na importância de 7.566:966\$974, do ramal de Brusque.

O orçamento das despesas para o Ministério da Viação no exercício de 1921, de acordo com a Lei n. 4.242 de 5 de Janeiro último, em seu artigo 83, V, autorizou o Governo:

“ A arredor ao Estado de Santa Catharina a Estrada de Ferro Santha Catarina, na parte em tráfego de Blumenau a Hansa, a Navegação fluvial de Itajahy a Blumenau e contractar o prolongamento da referida Estrada até a estação de Trombudo e o Porto da cidade de Itajahy, de accordo com os estudo e locação já feitos e aprovados pelo Governo, fazendo para tal fim as operações de credito que julgar conveniente.”

Se os factos tem abundantemente demonstrado, que nenhum administrador melhor que a propria União pode gerir as suas estradas de ferro, não é menos exacto, que relativamente debatida questão ante a administração official e por empresas particulares, existe um meio termo, que é a estreita collaboração da União com os Estados directamente interessados, para a construcção e trafego de nossas vias férreas.

Esta sabida política tem o governo applicado ultimamente.

A autorização citada e, pois, auspiciosa. Os prolongamentos, de que trata, embora tendo limitadas esxtensões, cerca de 45 kilometros para o interior e 48 kilometros para Itajahy, já aproximarão o littoral de um centro de intenso

desenvolvimento constituído pelos valles do Itajahy do Sul e Oeste, zonas feracissimas, cobertas de exuberantes matta, cujo rapido povoamento tem se operado nestes últimos annos, o viver errante dos derradeiros selvícolas, já seduzidos pela civilisação esntando hoje substituido pelo trabalho intelligente do melhor dos colonos, o brasileiro, descendente de colonos europeus, perfeitamente affeito ao cultivo de nossa terra.

ANEXO D – E-MAIL LUIZ CARLOS HENKELS

- a) Remetente: Luiz Carlos Henkels
- b) Local: Indaial/Blumenau
- c) Data: junho 2007
- d) Destinatário: Angelina Wittmann

PREZADOS ROBERTO E ANGELINA

Nossas atividades ferroviárias continuam a todo vapor, apesar da aparente falta de informações.

Nossa locomotiva (a de Rio do Sul) está quase pronta e deve apitar em novembro ou dezembro para realizar os testes. A luta para restaurá-la já demora três anos, e quase todo sábado a equipe se desloca para a fábrica do Sr. Germano, para as atividades. Vejam a foto de como ela se encontra.

Além disso, começaram as obras no pátio de Matador. A estação já está com telhado novo, aguardando a restauração do interior. Foi um momento de emoção muito grande quando finalmente pudemos entrar na estação, após a saída das quatro famílias que lá estavam (cada uma delas ganhou uma casa nova, de alvenaria). Ao lado já está sendo construída a caixa d'água, para a locomotiva e banheiros. Os recursos para isto vieram do governo estadual. O consórcio da Usina Salto Pilão, que pelos estragos que vai causar teve que dar contrapartidas, comprometeu-se a construir a infra-estrutura da ferrovia até Subida (28 km). Até o momento já participou da doação de chapas de alumínio (novas) para a cobertura do galpão para abrigo do material rodante e oficina.

O próximo passo será a construção das linhas no pátio, que foi cercado e onde já podemos agora trabalhar em segurança. No final de junho colocamos as rodas que faltavam nos carros (vide foto), trabalho que realizei junto com o Sr. Fiedler, Charles e Marciano.

O famoso livro sobre a EFSC, que vocês me convenceram a escrever está em andamento. Falta tempo para pesquisar. Infelizmente, nossos arquivos históricos têm a mania de não funcionar aos sábados e domingos, que é quando se tem tempo para pesquisar. Também pudera! Quem iria pesquisar no final de semana?

Na verdade, o livro será escrito a duas mãos. Tenho como parceiro na empreitada o Sr. Rubens Habitzreuter, escritor e entusiasta ferroviário de Curitiba, que está trabalhando nas entrevistas e na parte romanceada do livro. O importante foi que por meio dele consegui as verbas para o livro, doação da Fundação Votorantim, associada do Consórcio Usina Salto Pilão, de cerca de R\$ 45.000,00. O livro deve sair por volta de 2009, ano do centenário da nossa famigerada ferrovia.

No mais, continuamos trabalhando. Visitem-nos um sábado destes em Rio do Sul.

Um grande abraço.

Luiz Carlos Henkels

ANEXO E – CORRESPONDÊNCIAS – ATOS ADMINISTRATIVOS

Correspondências. **Atos Administrativos**. Nossa História em Revista, Rio do Sul, Tomo VIII, n. 02, pg 71, nov 2006.

1. Diretoria da Colônia – 10 de maio de 1878

Ilmo. Exmo. Sr.

Relativo à estrada, que desta colônia conduz à Vila de Curitiba, e às observações que V.Ex.^a se dignou fazer-me ainda de viva voz sobre este assunto, tenho a honra de informar o seguinte:

Desde o começo de 1877 esta importantíssima estrada combinada com a navegação fluvial, a artéria vital do Itajaí e da imensa maioria dos habitantes desta província de acima da serra – jaz em completo abandono, e como natural, pela luxuriante vegetação, os desmoronamentos, enxurradas, chuvas, etc, tornou-se muito arruinado quase completamente cerrada e intransitável. Os tropeiros, que recentemente desceram, perderam pelo caminho diferentes animais, não pode mais arriscar trânsito tão ruim, bem que ele por sua brevidade, fosse-lhes da mais súbita vantagem, se o caminho se achasse em estado sofrivelmente regular.

Do Alto da Serra até a Vila de Curitiba nada ou pouco se fez além de serviços preliminares de fixação e nivelamento de traço; mas ali se pode transitar com maior ou menor facilidade ou dificuldade, entretanto que, em outras partes, nem mesmo tão pouco atualmente é possível. Portanto, que convenientemente a parte do Alto da Serra adiante podia e deveria ficar para mais tarde e tratar-se, com o crédito existente de R\$10:000\$000, em primeiro lugar dos demais serviços, indispensáveis para com brevidade restabelecer do trânsito, que ainda assim será algum tanto penoso, mas pelo menos praticável. Tais serviços – a meu modesto ver fundado sobre as informações, que ainda nestes dias colhi de pessoas as mais competentes na matéria – deveriam consistir no seguinte, contando de acima da Serra para abaixo:

1º - Melhoramento desde o Campo até o marco do coqueiro na ladeira da Serra Geral...R\$300\$000

2º - Ladeira da mesma desde o dito marco até a raiz da serra, com cerca de 8 quilômetros; alargamento e melhoramento da vereda existente e remoção das árvores, rochas, terras desmoronadas.... R\$3:000\$000.

3º - Extensão de cerca de 9 quilômetros, entre o rio Tayó e o Ribeirão Pombinho, em que somente existe a picada primitiva da exploração e nivelamento, não tendo chegado para mais os créditos; abertura do caminho, inclusive o descortinamento do mato e feitio de 4 pontos.... R\$3:000\$000.

4º - Extensão entre Ribeirão Pombinho e Rio Trombudo; modificação e melhoramento do traço do atual caminho em diferentes partes, e especialmente nas pantanosas proximidades deste rio, conserto estivados, estabelecimento de um vau e construção de uma forte ponte....R\$1:2000\$000.

5º - Extensão de cerca de 13 quilômetros, entre o rio Itajaí do Sul e o Ribeirão das Lontras; concerto dos estivados, abertura de valas de esgoto e outros melhoramentos ...R\$600\$000

6º - Extensão de cerca de 19 quilômetros do dito Ribeirão até o da Subida (ao pé da primeira terraça ou serra) melhoramentos no caminho, sobretudo na ladeira da serra...R\$400\$000.

7º - Descortinamento de mato na mais necessitadas partes da extensão total: ... R\$1:000\$000.

8º - Eventuais e imprevistos:....R\$5000\$000. (Correspondências, 2006. p 55)

ANEXO F – DISCURSO DEPUTADO FERREIRA LIMA

LIMA, Ferreira Dep. Discurso pronunciado pelo Deputado Ferreira Lima, na Câmara dos Deputados, em 27 de Agosto de 1926 – A Viação Férrea de Santa Catarina. Rio de Janeiro. Typ. Áurea, B. Aires 232 – 1926.

Sr. Presidente, procurando satisfazer a uma das maiores e mais justas aspirações do povo de Santa Catarina, venho hoje apresentar, uma projecto, para o qual chamo a atenção e solicito a boa vontade da Câmara, que, si o estudar e analysar devidamente, como tenho esperança de que o faça, há de chegar á convicção de que o assumpto de que elle se occupa representa uma necessidade indiscutível, a solução de um dos grandes problemas em que se conjugam interesses catharinenses, e nacionaes, quer sob o ponto de vista commercial, econômico, político ou estratégico. É um desses magnos problemas brasileiros, que vem preocupado a atenção e o estudo das figuras de maior realce administração e na política, desde os primeiros tempos do império e cuja solução, sempre adianda, está sendo reclamada cada vez com maior insistência pelos interesses mais vitaes não só do Estado a que tenho a honra de representar, como da República. O assunto de que se occupa meu projecto, ou antes, o projeto da bancada catharinense, é o da articulação das estradas de ferro (página 3) actualmente em tráfego no Estado de Santa Catharina, e, conseqüentemente, a formação alli de uma rêde ferroviária que venha pôr em communicação directa, pelo interior, a capital e os grandes centros produtores daquele Estado, com os estados do Paraná, S. Paulo, Rio Grande do Sul e a Capital Federal e, "*ipso facto*", com os Estados de Minas, Espírito Santo, Goyaz e Matto Grosso.

Santa Catharina possui actualmente três estradas de ferro em trafego, todas seguindo mais ou menos a mesma direcção leste-oéeste: uma, ao norte, do porto de São Francisco á cidade de Porto união, entroncando-se com Estrada de Ferro S.Paulo – Rio Grande; a segunda – a Santa Catharina, que, partindo das cidade de Blumenau, no interior, vae até o arraial de Hansa; a ultima, a Thereza Christina, no sul, parte de Imbituba e, tendo um pequeno ramal para o porto da Laguna, depois de um trajecto de 106 killometros, termina em Lauro Muller.

Esta última, construída em 1882, só para fins da exploração das minas de carvão do Tubarão, foi mais tarde accrescida com um ramal que, partindo da cidade

do Tubarão, vae ter ao Araranguá e Urussanga, para servir as minas carboníferas, posteriormente descobertas e situadas em Cresciuma, Urussanga, Rocinha e Ararangua.

O Sr. Elyseu Guilherme – É uma estrada de ferro sem penetração.

O Sr. Ferreira Lima – Perfeitamente. Diz, muito bem o prezado collega.

(Página 4)

Há ainda a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, que percorre o estado de norte a sul, mas unicamente para estabelecer o fim visado pelo traçado, isto é, a ligação entre São Paulo e o Rio Grande do Sul. Dahi o facto dessa Estrada atravessar o estado em uma zona até há bem pouco tempo deserta, muito affastada do litoral e, por isto, quase sem contacto com a região onde se desenvolve a vida commercial, social e administrativa do Estado.

Realizados por essa maneira os traçados dessas estradas de ferro, ficou cada uma dellas, fazendo vida isolada e servindo a certas e limitadas zonas catharinenses, com sérios prejuízos para outras, que foram vendo sua população, seu commercio, sua actividade se deslocarem para as já servidas por via-ferreas. E para onde esse regimen, defeituoso e illogico, acarretou maior somma de prejuízos, foi para a capital de Sta Catharina e para os municípios com ella confinantes. Localizada na zona centro do litoral, a proporção que as portas do norte e do sul forma sendo servidas por linhas férreas de penetração, Florianópolis foi ficando cada vez mais isolada e com sua vida commercial e industrial, sinão em decadência ao menos em estagnação, tanto mais para lamentar, quanto é certo que incalculável seria o progresso de que já estaria gosando, caso essas estradas de ferro a puzessem em comunicação rápida com as demais regiões do Estado beneficiadas por ellas e com o Rio de Janeiro. (Página 5)

O Sr. Elyseu Guilherme – A grande ponte do Estreito quase obriga essas estradas de ferro a chegarem até a capital.

O Sr. Ferreira Lima – Naturalmente, e para isso se faria preciso a ligação, a articulação, o encadeamento entre si dessas linhas férreas, por meio de pequeno dispêndio e já estudados.

Senhores. Antes de entrar nas considerações que pretendo fazer sobre a necessidade que há, dentro da lógica, da boa razão e até da justiça, da articulação dessas estradas entre si e dessa ligação ferro-viaria do Rio de Janeiro á capital do meu Estado, permitti que vos demonstre a iumportancia da cidade de Florianópolis

e da bahia onde ella se acha, importância reconhecida e proclamada desde os primitivos tempos da história de nossa pátria, por consenso unânime dos entendidos, que não se modificou em tempo algum e, pelo contrário, mais e mais se tem revigorado de geração em geração.

De facto, Sr. Presidente, dados as condições da Bahia de Santa Catharina, onde está localizada a cidade de Florianópolis: dada a importância, sob todos os pontos de vista, da posição considerada em todas as épocas como Chave do Brasil meridional”, não se compreende como até o presidente se atenha deixado no isolamento em que se acha e que tende a se agravar, quando é sabido que desde affastados tempos foi reconhecido a necessidade (página 6) absoluta de sua ligação com o sul, com o norte, com a fronteira accidental do paiz e com a capital do Brasil.

E de tal ordem foi sempre ancorado, esse importante problema que, desde que se começou a cogitar de construções ferroviárias no Brasil, foi algo projectado pela alta administração nacional a construção de uma estrada de ferro estabelecendo a comunicação rápida e directa entre as antigas províncias de Santa Catharina e Rio Grande do Sul.

Sim, Sr. Presidente, desde os primitivos tempos, quando intrépidos navegantes portuguezes descobriram neste lado do Atlântico novas e maravilhosas terras desconhecidas e dellas se passaram, alargando e enriquecendo assim os domínios da Coroa portugueza, desde estes affastados tempos em que a ambição dos outros povos começou a se aguçar, visando as novas terras de Santa Cruz, que as costas catharinenses forma sendo visitadas, ora accidentalmente por marítimos que alli arribavam forçados por temporaes; ora de propósito por outros que ali aportavam, ou para se refazerem das fadigas de longas e accidentadas viagens, ou constituindo expedições, para fins de ocupação e conquista.

E desde essa época, já tão distante, Senhores, começou logo a ser olhada com posição de máxima importancia nas costas do Brasil, a Bahia denominada dos “Perdidos”, por João Dias de Sólis,(página 7) depois pelo nome de “Porto dos Patos”, por Christovam Jacques e finalmente pelo de “Santa Catharina” por Sebastião Cabôto.

[...] Vimos igualmente que, pouco depois, uma nova estrada foi aberta, communicando São Francisco com a Bahia de Santa Catharina, mais tarde, foi iniciada uma outra para os sertões do oeste, estrada continuada no tempo do Império e nas administrações republicanas. (página 16)

Durante o período monchico, dentre os primeiros projectos de estradas de ferro que foram surgindo, appareceu logo o de uma via-férrea, ligando o porto de Sta Catharina ao de São Francisco e á cidade de Porto Alegre. Foi em 1835, pelo decreto n. 101, que appareceram os primeiros ensaios sobre o projecto dessa importante via-férrea.

Em 1871 foi pedido sua concessão ao Governo imperial, e logo incorporada a respectiva companhia em Londres. As Negociações foram, entretanto, arrastando, morosamente, sem solução.

Em 1879, na sessão de 12 de maio na Camara de Deputados, o representante catharinense, Silveira de Souza, apresentou e, com eloquência, justificou da tribuna, um projecto de construção de uma estrada de ferro que, partindo de qualquer ponto do littoral catharinense, fosse terminar em Porto Alegre, passando pela cidade do Desterro, Capital de Santa Catarina.

O illustre deputado catharinense, com grande elevação e brilho fez ver que a idéia da construcção dessa estrada, era muito antiga e vinha sendo acariciado com vivo entusiasmo, como uma das maiores necessidade do Brasil, desde 1858. (Página 16)

[...] Em 1880, a assembléia provincial de Santa Catharina, dirigiu ao Império uma representação, solicitando a construcção daquella estrada de ferro, mostrando-lhe ser uma das maiores necessidades da província.

Essa representação foi indeferida pelo Presidente do conselho e Ministro da Agricultura, Laurenço de Albuquerque, o que provocou um vehemente protesto do então deputado provincial Elyseu Guilherme, meu prezado companheiro de bancada, que, da Tribuna da Assembléia Provincial (Página 18) entre outras, usou das seguintes expressões, depois de ler a representação do povo catharinense e o despacho do ministro.

“ Sr. Presidente, desde que se inaugurou no paiz a situação liberal, desde que governa o gabinete de 5 de janeiro, parece que, apesar de ser esta província liberal, apesar de estar saturada, permitta-se-me a expressão, das ideias deste partido, parece que foi votada ao mais completo desprezo, a um despreço, a um ostracismo, digno das mais vehementes censuras. Presidiu, ao ascendermos á governação do Paiz, um sobrinho do actual Ministro da Agricultura e parece que vem dessa administração fato e nefasta, todas as contrariedades por que temos passado.

[...] O projeto da Estrada de Ferro D. Pedro II, a incorporação, em Londres, de uma companhia que havia de construir; os vários pareceres dos technicos militares e do conselho de Estado, sobre as vantagens e a necessidade de estradas; a inclusão, no orçamento, de uma autorização ao Governo Imperial, para mandar leval-a a effeito e a persistência com o assumpto, por tantos annos, foi tratado pelos homens, mais eminentes do paiz, dão bem a idea, Sr. Presidente, da importancia e da necessidade inlludivel dessa via de communicacão que terá de ligar a capital de Santa Catharina ao Estado do Rio Grande do (página 20)Sul e ao Rio de Janeiro. Por esse lado, não precisamos insistir: são os dados históricos que vêem mostrar que em todos os tempos foi reconhecida a necessidade absoluta da ligacão, por via-ferrea, da capital do meu Estado com o norte sul do Brasil.

Encaremos agora o caso pelo lado da injustiça que representa Santa Catharina a maneira por que tem ella sido tratada e muito especialmente sua capital, relativamente a esta sua ardente aspiracão e o que louvavelmente tem sido concedido aos demais estados co-irmãos.

Si se procurar examinar o mappa da rêde ferro-viaria brasileira, se verificará, ao primeiro golpe de vista, que todas as capitães dos Estados marítimos já estão servidos, de há muito tempo, por via-ferrea, que entre tem circulaçãõ activa e vitalizador entre a séde do governo estadual e os pontos mais afastados do próprio interior e de varios outros Estados. (página 21)

Projecto

Numero 196 – 1926

(Autoriza a novaçãõ do contrato de estrada de ferro na Esttrada de Santa Catharina)

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º - Fica o Governo autorizado a fazer a novaçãõ do contracto (Página 28) de arrendamento e de construcção celebrado com o Estado de Santa Catharina, em virtude do decreto n. 15.152, de 2 de dezembro de 1921, no sentido de serem executados, dentro de prazos previamente fixados, as ligacões, de prolongamento e ramaes, abaixo discrimnados, e as variantes e melhoramentos necessários na linha em trafego de Blumenau e Hansa, podendo, para a execuçãõ dos fins previstos

nesta lei, emittir títulos de divida publica (obrigações ferro-viarias), de accordo com o decreto n. 16.842 de 24 de março de 1925, e realizar as operações de credito que se tornarem necessarias.

§ 1º - Os prolongamentos, ramaes e ligações a que se refere este artigo, são os seguintes:

1º - ligações da Estrada de F. Santa Catharina á Estrada de F. D. Thereza Christina, no Estreito (Florianópolis) e á linha de São Francisco, em Jaraguá ou no ponto que os estudos determinarem, como o mais conveniente.

2º - prolongamento de Estradas de Ferro Santa Catharina de Blumenau a Itajahy e até a foz do Pperiguassú, na fronteira da Argentina;

3º – prolongamento do ramal de Hansa até Nova Bremem;

4º - ramal do Valle do Itajahy mirim até Brusque;

5º - ligação do Rio do Sul ao Estreito (Florianópolis).

§ 2º - Uma vez construídos as linhas a que se refere esta autorização, serão ellas, para todos os efeitos incorporados a estrada de ferro arrendada e sujeita ao regime de arrendamento, estabelecido no contrato firmado entre o Estado de Santa Catharina e a União, em virtuo do decreto n. 15.152, de 2 de dezembro de 1921.

Sala das Sessões da Camara dos Deputados, 27 de agosto de 1926.
Ferreira Lima – Elyseu Guilherme

JUSTIFICAÇÃO

O plano de viação acima delineado conjuga-se perfeitamente com as justas aspirações do Estado de Santa Catharina, para attender as exigências do seu incessante progresso.

Esse plano foi objecto de reflectivo estudo feito pelo engenheiro Joaquim Breves Filho, director da Estrada de Ferro Santa Catharina, perfeito conhecedor das condições topographicas e econômicas do Estado, e que o expoz e justificou em seu relatório do anno de 1922, dirigindo ao governo do Estado.

Esse importante assumpto, além das vantagens de ordem econômicas, commercial e estratégica que há de trazer, vem satisfazer uma necessidade que cumpre salientar, por interessar viramente ao Estado: é a de extinguir o isolamento em que se acha a capital de Santa Catharina, situada em uma ilha, servida por um

porto mal aparelhado e sem ligações ferro-viarias, com as outras unidades da Federação e com a Capital da Republica. (Página 30)

Deante dessa situação especial, e o Estado impunha-se um dilemma : ou transferir a sua capital para um ponto conveniente no interior ou providenciar para que Florianópolis saísse desse isolamento, por meio de medidas garantidoras de fáceis comunicações terrestres com outras regiões do Estado e da Republica.

Tendo predominado poderosas razões que tornavam impossível aquella transferência e aconselhavam não abandonar-se a sua histórica e aprazível capital, o Estado não tem poupado sacrifícios, dentre os quaes sobresaem o da sua ligação ao continente, por uma grande e majestosa ponte, já inaugurada, que constitue uma das obras de engenharia mais importantes do gênero. Para a ligação ferroviaria que então se faz mister, o Estado recorre á União, igualmente interessada, por tratar de um problema nacional, e que não poderá negar a Santa Catarina o que tem concedido a quase todos os outros Estados da República.

A solução natural para satisfazer a esse justo “desideratum”, será a ligação do Estreito (Florianópolis) á Estrada de ferro Santa Catharina, em Blumenau, e, desta cidade, a linha de São Francisco, em Jaraguá, ou em outro ponto que for julgado mais conveniente.

Por outro lado, ficarão assim articulados nos sistema ferro-viario nacional duas linhas que se acham actualmente completamente isolados: a Estrada de Ferro Santa Catharina e a Estrada de Ferro D. Thereza Christina.

Um outro aspecto que deve ser considerado, em justificação do plano apresentado, é o da actual situação da Estrada de Ferro Sta Catharina, reduzida a uma pequena extensão, isolada dentro de um município interior do Estado. Partindo actualmente de Blumenau, acha-se distante 8 km do litoral, no porto de Itajahy, resultando que a produção de uma vasta e rica região, que lhe é tributária, cujo volume argumenta de anno para anno, fica assim na dependencia de uma nevegação fluvial muito irregular.

É de notar, também, que o seu objectivo de alcançar o planalto e percorrel-o até a fronteira Argentina, esta ainda muito longe de ser atingida, pois o prolongamento em construção até a Barra do Trombudo, nem sequer alcança o grande planalto do Estado.

Faz-se, portanto, mister prolongar-se a Estrada de Ferro Sta Catharina, até a foz do rio Peperiguassú, na fronteira Argentina e até a cidade Itajahy. Ficará assim

integrada a grande linha Leste-Oeste do Estado, a artéria principal de circulação de suas riquezas, que constituirá, também, uma das linhas de penetração mais importante do país.

Cumpra ponderar que já assim o reconhecia o Governo Federal desde 1911, tanto assim que contractou a construção dessa linha, conforme se vê no decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911, (Página 32), que determinava sua conclusão no prazo de cinco annos, o que deixa de ser feito por circumstancias oriundas da grande guerra.

Decorridos dez annos, o Governo Federal, pelo decreto numero 15.152, de 2 de dezembro de 1921, contractou a construção de uma pequena parcella dessa grande linha, cuja construção integral apresenta projecto visa garantir com o plano apresentado.

Os ramaes previstos, de Hansa a Nova Bremem e pelo Valle do Itajahy-mirim até a cidade de Brusque, bem assim a ligação do Rio Sul ao Estreito, completarão o plano de viação proposto, atravessando regiões muito férteis, já colonizados e densamente povoados, intensificarão sua produção e os elementos de tráfego e de receita da rede ferroviária.

Finalmente, as variantes e os melhoramentos do trecho em trafego, de Blumenau a Hansa, serão muito breve uma necessidade imprescindível, por tratar-se de uma linha construída muito economicamente, com mas condições técnicas, trecho este que tende ser o coletor principal de uma importante rede, não poderá assim permanecer sob pena de graves perturbações nas condições econômicas de seu trafego. (Página 33)

Esta autorização visa garantir a execução de uma importante rede ferroviaria, de cerca de 1200 kilometros em prazos razoáveis, que serão fixados na novação do contracto, igualmente com prioridade das linhas a construir-se sucessivamente.

Admittindo-se o prazo de 12 annos serão construídos 100 kilometros, annualmente. Não seria demasiado pretender a realização desse plano em período tão longo. O augmento progressivo de população e o desenvolvimento agrícola e industrial do Estado, que se intensifica de modo surprehendente, o exigirão antes do desse prazo.

Nem a situação financeira do Paiz, qualquer que ella seja, devera deixar de promover a construção de estradas de ferro em regiões de grande e immediatas possibilidades econômicas, como é o caso do Estado de Santa Catharina.

Contudo, si razões político-financeiras exigirem um prazo maior, para execução do plano de viação delineado, que se dilate este prazo, mas que não deixe de ficar assegurada a sua completa realização, gradualmente, sem soluções de continuidade.

A propósito, em reforço a esta justificativa, transcrevemos um trecho do relatório da missão ingleza, referindo-se á estrada de ferro e que representa uma verdade indiscutível: “Ficamos muito impressionados com as grandes possibilidades do solo fértil do Brasil e com as riquezas que guardam a exploração”.

Tão forte foi essa impressão em todos nós que nos leva a confiar na potencialidade do Paiz.

Estamos, convencidos de que o desenvolvimento do Brasil, está sendo retardado por falta de transportes e que a produção de cereaes, a exportação de mineraes, a distribuição da população necessaria e o emprego de a capataes dependem essencial e principalmente da conveniente diffusão de facilidade ferroviarias.

Estamos convencidos de que na distribuição, dessas facilidades ferropviarias esta a base de toda a futura prosperidade do Brasil e uma vez que só pelo seu desenvolvimento pode o Paiz livrar-se de sua dívida externa, consideramos o prolongamento e melhoramento da estrada de ferro um assumpto cuja urgência não precisa ser encarado.”

ANEXO G – CARTA (1879) DR. BLUMENAU AO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA

Blumenau, 8 de maio de 1879.

Il^{mo}. e Ex^{mo}. Snr.

Como V^a E^a sabe, o Engenheiro Emilio Odebrecht, encarregado da construção da nossa Estrada de Curitiba, solicitou, por intermédio d'essa Presidência, ao Governo Imperial um aumento na importancia de 20:000,000 do credito de igual importancia destinado para a mesma obra no corrente exercício, mas ficou indeferido.

Ora, estando n'este momento quase esgotado este último credito e devendo, portanto, ser terminados ou interrompidos os respectivos serviços, ousou tão respeitosa e quanto encarecidamente solicitar, V^a E^a se queira dignar, de novo apresentar ao Governo Imperial a urgente conveniência, de se continuarem e concluir em no próximo novo exercício e com a máxima possível brevidade, os alludidos serviços, ficando para elles concedido um outro credito de 20:000,000.

Bem que adiantados, elles não são concluídos e assim a arteria de comunicação, de vital interesse para esta província inteira e especialmente esta colonia, fica interceptada e imperfeita com grave prejuízo até da renda pública, entretanto que, ficando-lhe ainda applicado o crédito solicitado, não me parece restar alguma dúvida de que essa importantíssima estrada fique concluída de modo satisfatório e durável.

O pedido supra da máxima possível brevidade é motivado pela urgente conveniência de se continuarem e, quanto possível for, concluir os serviços na estação fria e a mais sadia, desde Julho ou Agosto até Novembro e no último até Dezembro. A infeliz circunstância de que o credito do actual exercício fosse conce... (ilegível... na estação calmosa, foi a causa (ilegível) enfermidades e até falecimentos entre os respectivos operários, que não pouco prejudicarão e até por algum tempo interromperão o progresso da obra.

É portanto urgente evitar essa fonte de mal e de diminuição de resultado, e isso unicamente se poderá conseguir ficando a continuação da obra autorizada, com toda possível brevidade.

Deos guarde à V. E^a.
Il^{mo}. e Ex^{mo}. Snr.

Dr. Antonio de Almeida Oliveira

Presidente d'esta Província

(...) e ainda (ilegível) ficar intelligível e bem compreendido, o muito, que sobre muitos e muitos argumentos concernentes teria que dizer.

O tempo aqui continua chuvoso e os caminhos vão cheios de lama; talvez, que a lua nova do dia 21 traga o melhoramento desejado e desejável. O Sr. Odebrecht, que muito ousou recommendar à benevola protecção de V^a E^a, ainda está em Curitiba nos visinhança da serra.

Digno-me finalmente V^a E^a, de receber, os protestos dos meu profundo respeito e da (ilegível) consideração e estima, com que tenho a honra de ver.

Il^{mo}. E Ex^{mo}. Snr.

De V^a E^a

H. BLUMENAU

ANEXO H – ENTREVISTA LUIZ CARLOS HENKELS

- a) Entrevistado: Luiz Carlos Henkels
- b) Local: Blumenau/Indaial
- c) Data: setembro de 2007
- d) Entrevistadora: Angelina Wittmann

Abreviações: Luiz Carlos Henkels – L
Angelina Wittmann – A

A – Qual a importância da EFSC no desenvolvimento das cidades no Vale do Itajaí?

L – No início do século XX, a EFSC foi fundamental ao desenvolvimento das colônias mais distantes de Blumenau e da própria Blumenau. Veja que naqueles tempos de 1909 andava-se ao ritmo da carroça (+/- 8 km/h, e olha lá!). O trem veio proporcionar velocidade de 30 a 35 km/h, que poderia significar a diferença entre a vida e a morte naqueles tempos; falo no sentido comercial, ou seja, os colonos precisavam de rapidez para colocar sua produção (fresca) no mercado de Blumenau e mesmo no exterior. Mesmo as compras de mantimentos feitas em Blumenau ou Itajaí precisavam de rapidez; assim, de carroça levava-se um dia apenas para ir a Blumenau. Gastava-se um dia de viagem para ir, um dia para as compras e um dia para voltar. Com o trem esta coisa se resolvia tudo em um dia, e ainda dava tempo de tirar leite da vaquinha, altas horas da noite... Evidente que com a melhora desta performance, as cidades foram evoluindo.

A – Quem realmente idealizou e implantou a ferrovia? A quem interessava, na época, a sua implantação?

L – A EFSC teve vários idealizadores, entre eles o próprio Dr. Blumenau, Emil Odebrecht, entre outros, todos voltados ao progresso e desenvolvimento da colônia, principalmente aquele que chegou mais perto das tentativas, Friederich Von Ockel, que era engenheiro, mas para o qual faltavam recursos para a obra. Mas quem realmente implantou a ferrovia foi a poderosa Companhia Colonizadora Hanseática, que estava a colonizar as terras da região de Ibirama e precisava vender uma boa imagem do seu produto na Alemanha, aos que queriam emigrar. O fato de ter uma boa linha de comunicação (ferrovia) já era um consolo para quem

queria se aventurar nestas terras estranhas. No embalo da idéia, foram utilizados dos políticos na época, Coronel Feddersen, e de empresas como a Companhia Sallinger⁸¹, que era uma importadora... Na Alemanha, aderiram à causa as companhias de navegação, que obviamente iriam ter mais mercadorias para trazer e levar do porto de Itajaí.

Na verdade, a Hanseática, as companhias de navegação, bancos alemães e outros endinheirados que tinham interesses no Vale do Itajaí é que constituíram a EFSC (alemã), que funcionou até 1918, quando perderam a concessão devido à 1ª Guerra. Portanto, a melhoria proporcionada ao povão também foi uma mera coincidência.

A – A quem interessou a erradicação e dilapidação do patrimônio ferroviário no Vale do Itajaí?

L – Pergunta difícil de responder. O governo federal, a partir de 1950, mais ou menos, não se interessou mais pelo desenvolvimento ferroviário, e assim ferrovias isoladas como a nossa caíram no descrédito da população que, a exemplo de 1909, ansiava por melhorias. O transporte rodoviário proporcionou esta melhoria, e o transporte ferroviário ficou sem cargas e passageiros. Com a desativação, a dilapidação promovida pelas prefeituras foi imediata, para satisfazer imobiliáristas e comércio, que precisavam de mais espaço.

A – Qual foi o tipo de relação do sistema de transporte fluvial, rodoviário, e ferroviário? Como eram estruturadas as cidades com cada tipo de meio de transporte? Fluvial, tração animal, automóveis, ferroviário?

L – No passado, os meios de transporte eram bem integrados, com o transporte rodoviário servindo a ferrovia e esta conectada, com horários rígidos, ao fluvial. Tudo funcionava muito bem, até vir a mania rodoviária, que acabou no caos que hoje temos.

A – Como seria o desenvolvimento físico e a estruturação das cidades do Vale do Itajaí, hoje, mediante a adoção do sistema ferroviário nos moldes atuais?

L – Nos moldes atuais, a ferrovia ainda incomoda os grandes centros, infelizmente. Veja que estão investindo nos contornos ferroviários de São Francisco, Joinville e Jaraguá. Vai se gastar uma nota preta para daqui a dez anos o local estar

⁸¹ Sallinger era a empresa do Cel. Feddersen.

urbanizado novamente. Enfim, apesar de toda a propaganda, a ferrovia continua não sendo levada a sério, visto que a estruturação das cidades deveria ser sobre a malha ferroviária e não sobre a malha rodoviária, pois esta última deveria servir ao trem e não ser servido por ela.

APÊNDICES

APÊNDICE A – EXTINÇÃO DA RFFSA – MAIO 2007 – PELA AUTORA⁸²

A Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA foi extinta no dia 16 de maio de 2007, por meio de uma Medida Provisória enviada pelo Poder Executivo ao Senado Federal. Tal iniciativa fez parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, e transferiu para a União os direitos e obrigações da RFFSA.

O processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) teve início em 1999. A controvérsia diante de sua extinção contribuiu para que surgisse novamente a dialética do modal ferroviário e as questões dos desafios desse tipo de transporte no Brasil, nos próximos anos – tais como os investimentos prioritários, a ampliação e manutenção das ferrovias e a relação entre Estado e setor privado nesta área.

Segundo alguns órgãos da imprensa nacional, a extinção da empresa é resultado das ações dos últimos governos no setor ferroviário. Entre 1996 e 1998, boa parte das ferrovias da RFFSA foi repassada à iniciativa privada, dando início ao seu processo de liquidação.

A Medida Provisória em causa foi contestada por entidades do setor ferroviário, que a consideraram inconstitucional, defendendo a tese de que a empresa poderia ter importância estratégica para o fortalecimento do transporte ferroviário no âmbito do próprio Programa de Aceleração do Crescimento. Na interpretação do Governo Federal, a extinção da empresa traria segurança para o fortalecimento dos investimentos no setor ferroviário, além de considerá-la necessária, também, para fazer cessar o crescimento das bilionárias dívidas da empresa.

Os bens operacionais arrendados às concessionárias privadas foram transferidos para a esfera patrimonial do DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre, ligado ao Ministério dos Transportes. E os direitos e obrigações da rede foram repassados à União.

Cerca de 400 servidores ativos da Rede foram transferidos à Valec - Empresa de Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., que também é considerada uma estatal vinculada ao Ministério dos Transportes.

⁸² Fonte: http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=14193&editoria_id=7).

O projeto que extinguiu a RFFSA redundou na criação de 157 cargos em comissão, destinados à realização dos trabalhos de inventário dos imóveis daquela empresa. Na definição quanto a seus ocupantes foi dispensado concurso público. A criação desses cargos recebeu severas críticas da sociedade.

APÊNDICE B – AS ESTAÇÕES – PELA AUTORA

As estações, espaço destinado aos embarques e desembarques de passageiros e cargas, apresentando tipologias variadas somaram o número de 24 estações ao longo de todo o leito ferroviário construído da EFSC. Para efeito de registro, serão listadas em ordem crescente, desde o quilômetro “zero”, Itajaí, até a última estação do tronco principal, São João; listando, igualmente, as estações do Ramal de Hammonia.

1) ITAJAÍ – km “zero” – Inaugurada em 1954. A estação de Itajaí aparentemente não deixou qualquer vestígio para pesquisa ferroviária, inclusive sobre a EFSC. Naquele município não há indícios de sua existência.

2) ENGENHEIRO VEREZA – km 9,69 – Tipologia em duas águas, com fechamento em tijolos maciços desprovidos de reboco, estrutura de telhado em madeira com cobertura metálica e aberturas também em madeira. As obras desta estação tiveram início em uma das frentes de trabalho do engenheiro Breves, ainda na década de 20. Quem comandou sua construção foi Telasco Vereza, de onde provém seu nome. Segundo Giesbrecht, a estação ferroviária de Engenheiro Vereza cedia à comunidade o telégrafo e o telefone da estação durante as enchentes, comuns na região, para a comunicação com outros lugares. Esta estação foi edificada para servir a um futuro entroncamento ligando um ramal a Brusque, que não foi construído.



Figura 151 - Estação de Vereza
Fonte: GIESBRECHT, 2006.

3) ILHOTA – km 19,32 – Não há registros.

4) GASPAR – km 34,60 – Não há registros.

5) BLUMENAU PRIMEIRA – km 49,50 – Construída utilizando técnica enxaimel.



Figura 152 - Construção da primeira estação de Blumenau, usando a técnica construtiva enxaimel (estrutura de madeira e fechamento em tijolo maciço) - 1908
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

Sua tipologia é composta com base na integração de vários volumes e diferentes inclinações do telhado, dando-lhe movimento em suas fachadas, e seus espaços eram distribuídos em dois pavimentos, com aproveitamento do sótão. O fechamento foi feito em tijolos maciços, com reboco e caiação branca, e a estrutura do telhado também em madeira, com telhas planas, do tipo germânico, de barro cozido. As aberturas foram feitas em madeira com janelas de folhas almofadadas com vidro. Há a presença de sacadas superiores com balaústres, também em madeira. O pavimento térreo central é fechado com paredes autoportantes, executado com tijolos maciços.

Esta primeira estação foi inaugurada no dia 3 de maio de 1909, mesma data de inauguração do primeiro trecho ferroviário entre Blumenau e Warnow.



Figura 153 - Tropas de Getúlio Vargas na Estação de Blumenau – Revolução de 1930
Fonte: HAAS, 1930.

Ao ser executado o novo plano de extensão da ferrovia para o litoral, quando foram implantadas as mudanças no plano original, desviando a ferrovia do trajeto especificado, a primeira estação de Blumenau perdeu a utilidade, excluída que foi do novo trajeto. Desta forma, foi desativada em 1954, no momento da inauguração do trecho ferroviário de Blumenau a Itajaí. Segundo Giesbrecht, foi demolida na década de 60 do século XX. Hoje a Prefeitura Municipal de Blumenau ocupa o terreno no qual ela fora edificada.

6) BLUMENAU SEGUNDA – km 47,46 – Inaugurada em 1954, foi construída no estilo *art decó*⁸³, em linhas retas, com espaços distribuídos somente em um pavimento. Fechamento em alvenaria de tijolos, aberturas em madeira e vidro. Fachadas adornadas de maneira simétrica. A área útil da segunda estação aparentemente é inferior à da primeira estação de Blumenau. Esta estação teve de ser construída devido à mudança do traçado ferroviário na área central de

⁸³ *Art Decó* é um novo ecletismo que surge a partir de influências tanto do classicismo como dos movimentos vanguardistas do início do século XX, que impressionavam, tais como o Cubismo e o Futurismo.

Blumenau. Atualmente, o prédio desta antiga estação de Blumenau é ocupado por uma clínica veterinária.



Figura 154 - Segunda Estação de Blumenau
Fonte: Foto: LATTUF 2004, apud GIESBRECHT, 2006.



Figura 155 - Segunda estação de Blumenau em pleno funcionamento e último trem em
12/03/1971
Fonte: GIESBRECHT, 2006

7) ITOUPAVA SECA – km 51,50 – Foi inaugurada em 1909. Não há indícios de sua construção e nem registro fotográfico. Estava localizada próximo às oficinas da EFSC.

8) SALTO WEISSBACH – km 57,30 – Segue a mesma tipologia da segunda estação de Blumenau, porém mais simples, com menos detalhes. Plataforma de embarque feita em granito oriundo de Subida. Segundo Giesbrecht, esta estação foi construída na década de 40 do século XX, no lugar da primeira estação, que era muito pequena. Foi demolida em 1991, durante os trabalhos de asfaltamento da Rua Bahia, na administração do então prefeito Vilson Pedro Kleinübing, e atualmente é ocupada por um restaurante. Dela resta apenas a plataforma em granito rosa.



Figura 156 - Estação de Salto Weissbach
Acervo: WIITTMANN, 1996

9) ENCANO – km 65,60 – A estação de Encano foi construída com a técnica enxaimel, fechamentos com tijolos maciços rebocados e caiada de branco. Estrutura do telhado em madeira, com telhas planas do tipo germânico. Na imagem vê-se o Sr. Rodolf Sprengel, primeiro agente ferroviário dessa estação, na qual trabalhou até 1917. Segundo Giesbrecht, a estação de Encano foi obra do engenheiro-chefe da companhia de construção da EFSC, Sr. Muzika. Foi demolida em 1982, por um vândalo.



Figura 157 - Estação de Encano - 1910
Acervo: HENKELS, [1957?].

10) INDAIAL – km 70,70 – Indaial também teve duas estações. A primeira, inaugurada paralelamente à inauguração do primeiro trecho entre Blumenau e Warnow, construída com a técnica enxaimel; e a segunda, seguindo a tipologia das estações em estilo *art decó* construídas a partir da década de 40.



Figura 158 - Primeira estação de Indaial
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIAL.



Figura 159 - Segunda estação de Indaial
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIAL.

11) WARNOW – km 79,40 – Assim como Indaial, Warnow teve duas estações. A primeira, inaugurada paralelamente à inauguração do primeiro trecho

entre Blumenau e Warnow, em 1909, registrada na foto abaixo; e a segunda, construída seguindo a tipologia das estações com linha retas, em *art decó*.



Figura 160 - Estação de Warnow, na inauguração do primeiro trecho ferroviário da EFSC
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIAL.



Figura 161 - Segunda estação de Warnow
Fotografia: WITTMANN, 2008

12) ASCURRA – km 90,20 – Não existe mais a edificação e não há registro de imagens.

13) APIÚNA – km 90,20 – A fotografia existente mostra que a estação de Apiúna seguia a mesma tipologia das estações construídas, em *art déco*. O armazém da estação ainda existe, mas está muito descaracterizado. Nele reside uma família.



Figura 162 - Estação de Apiúna
Fonte: GIESBRECHT, 2006.



Angelina Wittmann - Foto 2008
Armazém - Apiúna

Figura 163 - Armazém ferroviário Apiúna
Fotografia: WITTMANN, 2008.

14) SUBIDA – km 111,80 – Na estação da Subida o trem era abastecido de água para a máquina a vapor da locomotiva, e também eram engraxadas as braçagens e bronzinas. O trem permanecia na estação por mais tempo e os passageiros podiam aproveitar a parada para lanchar.

A tipologia tem semelhança à das primeiras estações. Duas águas, cobertura de telhas de barro, fechamentos em alvenaria. A estação de Subida foi inaugurada 10 anos após a inauguração do primeiro trecho ferroviário.



Figura 164 - Estação de Subida
Fonte: GIESBRECHT, 2006.

15) RIACHUELO – km 132,00 – Inaugurada em 1929, estava localizada perto da estação Victor Konder. Não há registro de imagens.

16) LONTRAS – km 133,90 – Inaugurada em 1928 como uma estação provisória, com fechamento em tábuas de madeira e tipologia de uma água e cobertura em metal. A segunda estação foi construída posteriormente, numa tipologia em duas águas com alvenaria nos fechamentos.



Figura 165 - Lontras - Primeira estação, inaugurada em 1928
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.

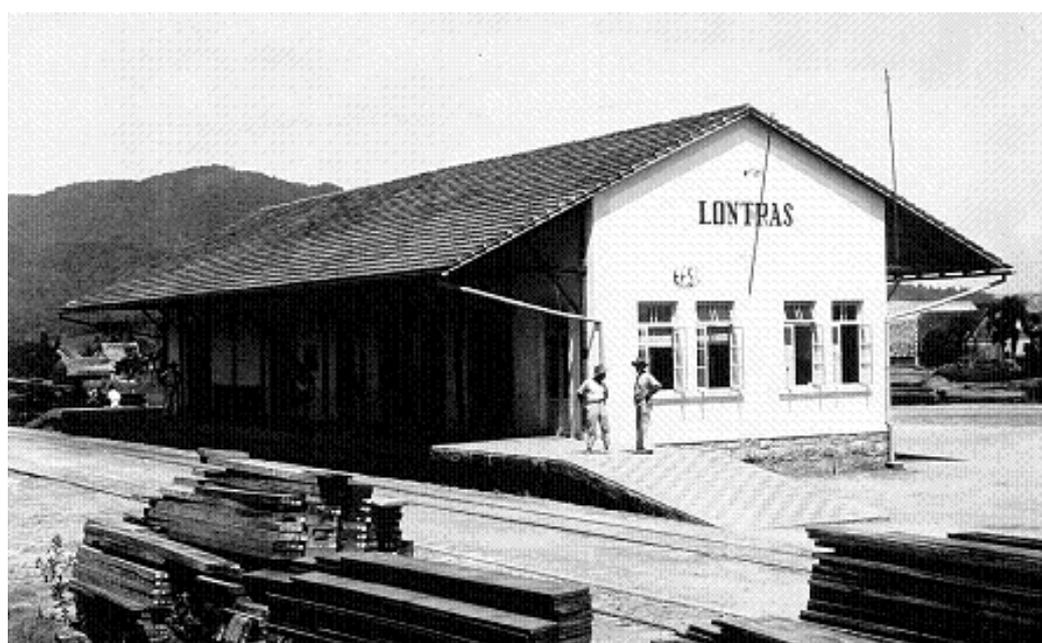


Figura 166 - Lontras, segunda estação
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Figura 167 - Estação de Lontras
Fotografia: WITTMANN, 2008

17) MATADOR – km 139,70 – Inaugurada em 1933, apresenta a tipologia das demais estações da serra, com duas águas e construída em alvenaria de tijolos, com rampa de embarque e desembarque executada em granito, como as demais.



Figura 168 - Estação de Matador
Fonte: GIESBRECHT, 2006.

18) RIO DO SUL – km 146,40 – Primeira e única estação, inaugurada no ano de 1933. Nos primeiros dias de funcionamento de ferrovia a estação funcionou provisoriamente no local em que depois passou a funcionar o armazém.



Figura 169 - Estação de Rio do Sul, na década de 30 do século XX
Fonte: RIO DO SUL (SC) - Arquivo Público Histórico de Rio do Sul.



Angelina Wittmann - Foto 2008
Estação Rio do Sul

Figura 170 - Estação de Rio do Sul – Lado da Plataforma de embarque e desembarque
Fotografia: WITTMANN, 2008

Tipologia característica das edificações dos imigrantes da região. Toda construída em tijolos aparentes, com detalhes rebocados. Aberturas em madeira e vidro, bem como a estrutura do telhado. Telha plana, tipo germânico.

A estação tem dois pavimentos. Encontra-se, atualmente, em bom estado de conservação e nela está funcionando o Museu Ferroviário.

19) BARRA DO TROMBUDO – km 153,00 – Inaugurada em 1937. Tipologia característica das demais estações da serra, somente com o acabamento do revestimento diferenciado. Parte dos tijolos do fechamento não foi rebocada, a exemplo da estação de Rio do Sul. Edificação com duas águas, plataforma feita com granito, o qual, como nas demais, foi extraído da região. Aberturas em madeira e vidro e estrutura do telhado também em madeira, com telhas de barro cozido, do tipo germânico.



Figura 171 - Estação de Barra do Trombudo
Fotografia: WITTMANN – 2008.

20) TROMBUDO CENTRAL – Estação Mosquito – km -- – Segue a linha arquitetônica *art déco*.



Angelina Wittmann - Foto 2008
Estação Mosquito

Figura 172 - Estação Mosquito
Fotografia: WITTMANN, 2008.

21) TROMBUDO CENTRAL – Estação central – km 165 – Inaugurada em 1958. Segue a mesma tipologia das estações em estilo *art decó*. Plataforma feita com granito rosa, oriundo da região.



Angelina Wittmann - Foto 2008
Estação Trombudo Central

Figura 173 - Estação de Trombudo Central
Fotografia: WITTMANN, 2008

22) AGROLÂNDIA – Estação de São João – km -- – Inaugurada em 1964.



Figura 174 - Ruínas da Estação São João
Fotografia: WITTMANN, 2008

23) ESTAÇÃO HANSA – Comunidade de Hammonia – Primeira estação do ramal, inaugurada no dia 1º de outubro de 1909.



Figura 175 - Estação de Hansa
Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE IBIRAMA.

24) ESTAÇÃO HAMMONIA – O primeiro trem chegou a esta estação no dia 23 de dezembro de 1933, por um prolongamento de 3 km da estação de Hansa até o local. Não existe mais a edificação nem há registro de imagens.



Figura 176 - Ramal - Local da estação principal de Hammonia (Ibirama)
Fotografia: WITTMANN, 2008