

FERROVIAS, PADRÃO DE CRESCIMENTO E IMPACTOS TERRITORIAS EM SANTA CATARINA 1945-1962

Alcides Goularti Filho – alcides@unesc.net
Professor da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC
Doutor em Economia pela UNICAMP

Sessão III. Construção e desenvolvimento de ferrovias como infraestrutura na América Latina: impacto territorial e configuração dos espaços urbanos. Ana Cardoso de Matos, Guillermo Guajardo e Javier Vidal (coordenadores)

No início dos anos 1930, começou a se alterar o padrão de acumulação na economia brasileira, que deixou de ser comandada pelo setor agrário mercantil exportador para ser induzida pela industrialização. Esta industrialização sofreu algumas restrições para o seu pleno desenvolvimento. Esse período se estendeu até 1955, quando a partir desse momento, com a implantação da indústria pesada, a dinâmica de acumulação e a retroalimentação dos ciclos de crescimento passam a ser definidos endogenamente. Em Santa Catarina o período da ampliação e diversificação do capital industrial inicia-se na segunda metade dos anos de 1940. As principais atividades econômicas eram a indústria madeireira, ervateira, carbonífera, de alimentos e têxtil. O núcleo mais dinâmico concentrava-se em Joinville e estava em fase de consolidação e era composto por pequenas oficinas mecânicas e funilarias. O objetivo deste artigo é analisar os impactos territoriais promovidos pelas ferrovias em Santa Catarina entre 1945 e 1962, um período de transição da economia catarinense, cujo padrão de crescimento cambia da pequena produção mercantil para o médio e grande capital industrial. Nesta fase de transição há um crescimento dos setores consolidados da economia catarinense combinando com o surgimento de novas atividades industriais mais dinâmicas. No setor ferroviário catarinense houve investimentos pontuais que não reverteram a situação herdada do período anterior cuja malha ferroviária apresentava duas características: localizadas e de passagem. No primeiro grupo temos a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) e a Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), ambas sem ligação com outros troncos principais e que atendiam demandas específicas. No segundo temos a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) e o Tronco Principal Sul, que cortava todo meio oeste e planalto serrano e norte e que atendia os fluxos mesorregionais entres o Sul e Sudeste do país.

1. Padrão de crescimento e sistema de transporte

No início dos anos 1930, começou a se alterar o padrão de acumulação na economia brasileira, que deixou de ser comandada pelo setor agrário mercantil exportador para ser induzida pela industrialização – é o clássico “deslocamento do centro dinâmico” de Celso Furtado. Porém esta industrialização sofreu algumas restrições para o seu pleno desenvolvimento. Esse período se estendeu até 1955, quando a partir desse momento, com a implantação da indústria pesada, a dinâmica de acumulação e a retroalimentação dos ciclos de crescimento passam a ser ditados endogenamente (CARDOSO DE MELLO, 1987). Essa mudança de padrão foi mais consistente nas regiões onde as forças produtivas estavam mais liberadas e avançadas, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Em Santa Catarina, devida à baixa capacidade de acumulação, a desintegração econômica e a falta de aporte financeiro, o período da ampliação e diversificação do capital industrial inicia-se somente na segunda metade dos anos de 1940. Até então o destaque ficava por conta da indústria madeireira, ervateira, carbonífera, de alimentos e têxtil, ou seja, setores tradicionais, sendo que os três primeiros estão ligados à disponibilidade de recursos naturais. O núcleo mais dinâmico concentrava-se em Joinville e estava em fase de consolidação e era composto por pequenas oficinas mecânicas e funilarias, portanto incapaz de imprimir um ritmo acelerado à economia catarinense (GOULARTI FILHO, 2007).

No período de 1945 a 1962, ocorreu uma diversificação e ampliação da base produtiva na economia catarinense. Houve uma diversificação porque surgiram novos setores como o de papel, papelão, pasta mecânica, cerâmico, metalmecânico, plástico, materiais elétricos e indústrias ligadas ao setor de transporte. Houve uma ampliação porque: a) os setores como o de papel, papelão, pasta mecânica, móveis e metalmecânico, que nasceram antes ou nos anos de 1930, aumentaram a produção com o surgimento de novas indústrias; b) os setores carbonífero e têxtil ampliaram sua capacidade produtiva; c) e a agricultura começou a se industrializar, transitando do complexo agro comercial para o complexo agroindustrial. Esse período foi uma fase transitória para economia catarinense, em que ainda perduram traços do padrão de crescimento baseado na pequena produção mercantil e ao mesmo tempo começam a surgir elementos de um novo padrão, baseado no médio e grande capital industrial. Os setores com potencialidades mais dinâmicas, o metalmecânico, o cerâmico e a produção de papel e pasta mecânica, nasceram da pequena produção e voltaram-se para o mercado nacional, expandindo-se rapidamente, num

momento em que a industrialização pesada do país estava num processo acelerado de expansão e consolidação. No entanto, este movimento de ampliação e diversificação da base produtiva catarinense sofreu constantes limites: falta de energia, recursos financeiros e infraestrutura viária e portuária. (GOULARTI FILHO, 2007).

Em Santa Catarina, o sistema de transporte rodoviário até os anos de 1940 era ainda muito precário. O Estado era todo recortado com estradas de cargueiros e com poucas estradas de rodagem. Em 1936, foi traçado o primeiro Plano Rodoviário Estadual, destacando as ligações entre Itajaí e Lages, passando por Blumenau e Rio do Sul; entre Florianópolis e Xanxerê passando por Lages – futura BR-282; entre Porto União e Joinville; entre Joinville e Blumenau; e a ligação entre Florianópolis e Tubarão (SILVA, 1978). No Plano de 1939, havia 2.688 km de estradas de primeira classe e 1.721 km de estradas de segunda classe (SANTA CATARINA, 1939). Nos anos de 1950, já estava traçada a futura BR-2 (BR-116), antigo caminho dos tropeiros, que corta todo planalto barriga-verde.

Como Santa Catarina teve uma formação desintegrada interestadual e uma forte ligação com a economia nacional, poucos investimentos foram feitos em rodovias. O oeste, o planalto norte, o Vale do Itajaí e o sul estavam sendo supridos com as ferrovias. Porém, excluindo o ramal ferroviário entre São Francisco do Sul e Porto União, não havia uma ligação ferroviária entre as três ferrovias catarinenses e um ponto de convergência. Em função da opção nacional, feita nos anos de 1950, pelo transporte rodoviário, não foram feitos novos investimentos nas ferrovias, tornando o sistema de transporte caótico. Em 1955, dos 458km de rodovias federais em Santa Catarina apenas 22km eram pavimentados e dos 5.002km de estaduais apenas 12km eram pavimentados. Em 1960, a situação se altera um pouco em relação à rodovia federal, com a pavimentação da BR-2, passando para 330km (num total de 769km). Nas estaduais, pavimentou-se mais 61km (num total de 5.042km), somando 73km de rodovias estaduais pavimentadas. Nesse período, o sistema de transporte constituía-se num verdadeiro nó de estrangulamento para a economia catarinense (SANTA CATARINA, 1962).

O objetivo deste artigo é analisar o desempenho do setor de transporte em Santa Catarina, focalizando nas ferrovias, entre 1945 e 1962, que compreende um período de transição da economia catarinense, cujo padrão de crescimento passa da pequena produção mercantil para o médio e grande capital industrial. Nesta fase de transição há um crescimento dos setores já consolidado da economia catarinense combinando com o surgimento de novas atividades industriais mais dinâmicas. Porém, a deficiências na infraestrutura social básica

travavam o crescimento e a integração produtiva. No setor ferroviário catarinense houve investimentos pontuais que não reverteram a situação herdada do período anterior cuja malha ferroviária apresentava duas características: localizadas e de passagem. No primeiro grupo temos a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) e a Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), ambas sem ligação com outros troncos principais e que atendiam demandas específicas. No segundo temos a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) e o Tronco Principal Sul, que cortava todo meio oeste e planalto serrano e norte e que atendia os fluxos mesorregionais entre o Sul e Sudeste do país.

A falta de investimentos mais pesados nas ferrovias catarinenses era um reflexo do abandono do setor ferroviário no Brasil que nos anos de 1940, quando o país estava entrando na “era rodoviária”.

2. Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina - sul

A construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) pelo capital inglês, de 1880 a 1884, no sul de Santa Catarina está diretamente relacionada à descoberta do carvão mineral na cabeceira do Rio Tubarão no município de Laguna e a necessidade de transportá-lo até um porto de embarque. Inicialmente eram 117 km ligando as minas aos portos de Imbituba e Laguna. A descoberta e a exploração do carvão no sul de Santa Catarina marcaram consideravelmente a paisagem e a socio economia da região durante todo o século XX. A ferrovia do carvão faz parte da formação e da consolidação do complexo carbonífero catarinense, transportando o mineral extraído nas minas em direção ao lavador, à termoelétrica, à carboquímica e aos portos de Laguna e Imbituba, ou seja, a ferrovia integrava as unidades produtivas do complexo. O complexo carbonífero catarinense foi se expandindo ao longo do século XX respondendo às demandas nacionais de carvão, destinadas ao transporte (ferrovias e navegação fluvial e marítima a vapor), à siderurgia, à termoelétrica e à petroquímica (ZUMBLICK, 1987).

Do período que se estende de 1946, quando entrou em operação a unidade de beneficiamento da CSN em Tubarão, até a inauguração da Termoelétrica Jorge Lacerda em 1965, a EFDTC passou por duas mudanças: a primeira operacional, passou a transportar carvão metalúrgico para a CSN (entre Tubarão e Imbituba), e a segunda administrativa, a EFDTC foi incorporada pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), em setembro de 1957.

Com a dieselização das ferrovias brasileiras a partir dos anos de 1950, caiu consideravelmente a demanda por carvão energético catarinense. O mesmo ocorreu com a navegação marítima e fluvial, em que além da dieselização o setor vinha atrofiando em função das novas opções de transportes disponíveis no território nacional. Com a queda no consumo do carvão energético, necessariamente deveria ser dado outro uso à parte não vendável. Com base nas experiências nas usinas termoelétricas do Rio Grande do Sul e nas pequenas usinas instaladas nas cidades carboníferas da região, foi criada, em 1957, a Sociedade Termoelétrica de Capivari SA (SOTELCA), de propriedade da União, que seria responsável em construir uma usina termoelétrica a carvão para gerar energia para Santa Catarina e o norte do Rio Grande do Sul (GOULARTI FILHO; MORAES, 2004).

Apesar da EFDTC estar sob a administração do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNTF), no período entre 1946 a 1956, ocorreram baixos investimentos em infraestrutura nas vias permanentes e havia falta de pessoal qualificado para a oficina e administração. Além disso, a ferrovia não estava cumprindo as metas propostas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas definidas em 1940, de transportar dois milhões de toneladas de carvão por ano. As reclamações e as justificativas explicando os motivos do não-cumprimento da meta estão presentes em todos os relatórios anuais da empresa ao longo dos onze anos.

Não havendo a Estrada atingido, no seu aparelhamento, um nível para com facilidade fazer face ao transporte mínimo determinado pelo programa de 22 de novembro de 1940, do Exmo. Sr. Ministro da Viação, ou seja, a garantia de um escoamento rápido e seguro de dois milhões de toneladas de carvão por ano, teve esta Diretoria, como objetivo principal a continuação de todos os serviços e obras que relacionam com aquela finalidade, não se tendo porém descurado dos outros problemas que são vitais, econômica, financeira e socialmente à ferrovia. (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1948, p. 1)

A meta de dois milhões de toneladas de carvão era condição necessária para a sustentabilidade financeira da ferrovia, uma vez que ela ainda continuava gerando constantes déficits. As justificativas da companhia eram de que a região carbonífera não tinha condições de cumprir a meta e a ferrovia não estava sendo reaparelhada.

Ainda não foi atingida a capacidade de transporte de dois milhões de toneladas de carvão (...) ainda não está convenientemente aparelhada esta ferrovia, nem a região carbonífera por ela servida está em condições atuais de uma produção de tal grandeza (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1953, p. 1).

Do ponto de vista técnico, os problemas eram os seguintes:

A conservação do material rodante não se manteve no nível necessário a um bom estado de todo material, porque tem a Estrada um grande déficit de pessoal nos seus quadros e tabelas provenientes da falta de ajustamento dos mesmos ao acréscimo da tonelagem transportada e ao enriquecimento do seu parque de material. (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1953, p. 2)

Também eram apontadas as dificuldades no carregamento nas caixas de embarque de carvão, além de serem poucas, todas necessitavam de reparos. Outro fator agravante era a deficiência no transporte marítimo, uma vez que o porto de Laguna não oferecia mais condições de navegabilidade, restava apenas o porto de Imbituba, que também precisava de novos investimentos (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1955).

A proposta sugerida pela ferrovia para reduzir os constantes déficits, e que enfrentava resistência das companhias carboníferas, era substituir os “sistema de tração a vapor pela tração elétrica, utilizando energia gerada nas usinas térmicas de Capivari”, além de reajustar a tabela de fretes em “bases mais realistas” (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1957).

A partir do final dos anos de 1950 e ao longo dos anos 1960 ocorreram os esperados reparos na ferrovia sul catarinense financiados pela RFFSA, a quem a EFDTC agora estava subordinada.

Com os melhoramentos já introduzidos na Estrada nos seus diversos setores operacionais, já poderíamos estar transportando a produção prevista no plano de metas, o que permitiria apresentarmos agora muito melhores resultados de operação (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1959, p. 2).

Após o golpe militar de 1964, assume a superintendência da ferrovia uma nova equipe interventora. O primeiro relatório elaborado pelos interventores expressa as

mudanças ocorridas na ferrovia com obras em andamento e obras recém-inauguradas, mesmo assim ainda persistia o problema da falta de pessoal técnico (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1964).

Portanto, no período entre 1945 a 1962, na EFDTC não teve nenhum novo investimento na ampliação da sua malha, limitando-se apenas na ligação entre as minas e o porto. Os planos de estender os trilhos da ferrovia do carvão, elaborados ainda no século XIX foram completamente abandonados pós-1930, cujos objetivos da ferrovia concentrou-se apenas no transporte do carvão catarinense às siderurgias localizadas no região Sudeste.

3. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – Meio oeste e planalto norte

Dentro do movimento de ocupação das fronteiras, de transformação de economias naturais em economias mercantis e na busca pela valorização do capital que explorava atividades agrárias voltadas para o mercado externo, o Decreto nº 10.432 de 09 de novembro de 1889 concedeu a João Teixeira Soares o privilégio para construir uma ferrovia que partisse das margens do Rio Itararé, na província de São Paulo, onde terminava a ferrovia Sorocabana, até Santa Maria, no Rio Grande do Sul, e seus ramais. A extensão do tronco principal e dos ramais somava 1.952 km, sendo o trecho Itararé-Rio Uruguai o mais importante, dividido em duas seções: Itararé-Porto União e Porto União-Rio Uruguai, com 941 km. Em outubro de 1910 o trecho no território catarinense entre Rio Iguaçu (divisa PR/SC) e Rio Uruguai (divisa SC/RS) foi entregue para o tráfego (THOMÉ, 1983).

Dentro do projeto nacional de industrialização no bojo da centralização das tomadas de decisão na mão do Estado em 1940 o Decreto 2.073 incorporou ao patrimônio da União a EFSPRG, que na oportunidade controlava também a EFP. E para resolver problemas de ordem jurídica e financeira, finalmente em 1942, o Decreto 4.746 instituiu com personalidade própria de natureza autárquica a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas. Para Santa Catarina pouco alterou esta mudança, uma vez que o escritório central ficou em Curitiba e a malha ferroviária catarinense não foi ampliada.

No início do século XX, a reserva brasileira de pinheiro era de aproximadamente a 200.000 km² de superfície, e em 1955, Santa Catarina representava 12,2% da área total de floresta araucária (LAGO, 1968). O pinheiro (mata araucária), a imbuía e a canela (mata

atlântica) eram as árvores mais exploradas. Além da disponibilidade de recursos naturais, o surgimento de outras atividades ligadas à exploração da madeira tem a ver com a expansão da produção artesanal que estava vinculada ao alargamento do mercado interno.

Uma parte da produção da madeira do oeste era destinada ao mercado argentino e uruguaio, transportada por meio do Rio Uruguai, em forma de balsa, durante o período de cheias. A outra parte era transportada pela EFSPRG até Porto União, que seguia até o porto de São Francisco do Sul. (BELLANI, 1991).

Segundo Campos (1987), excluindo algumas vinculadas às empresas colonizadoras gaúchas, a maioria dos estabelecimentos comerciais e industriais foi formando com capitais acumulados localmente. Na região oeste, a atividade madeireira basicamente esgotou-se no início dos anos de 1950. Ao contrário do planalto norte e serrano, a região oeste não partiu para o reflorestamento.

Além de transportar a madeira, pelos trilhos da EFSPRG também passava a produção agrícola e pecuária, a segunda pauta nos suínos e aves. Nos anos de 1940 surgiram os primeiros frigoríficos na região oeste, que se rapidamente se integraram no mercado nacional. A diversificação para o setor alimentício manteve a expansão da renda e formou na região oeste e meio-oeste importantes segmentos do complexo agroindustrial de carne, pautado em grandes frigoríficos e pequenos agricultores. (GOULARTI FILHO, 2007).

A partir dos anos de 1960, quando o complexo agroindustrial de carne começou a se consolidar o oeste e meio-oeste catarinense, o Brasil já estava na era rodoviária. Para escoar a produção dos frigoríficos aos centros consumidores e aos portos foram utilizadas mais as rodovias ao invés das ferrovias. A ferrovia continuava transportando madeira, cereais, manufaturados e bebidas, mas o volume de carga caía continuamente. O transporte de passageiros, como em boa parte das ferrovias brasileira, começou a ser desativado a partir da segunda metade dos anos de 1960.

Com a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) em março de 1957, por meio do Decreto 3.115, foram incorporadas as estradas de ferro de propriedade da União e as por ela administradas, bem como as cujos contratos de arrendamento foram rescindidos. Neste pacote de incorporação estava a RVPRSC, que, em setembro do mesmo ano, passou a ser diretamente subordinada a RFFSA.

A EFSPRG também não sofre nenhuma alteração estrutural entre o período analisado de 1945 a 1962. A única alteração foi no seu regime administrativo com a incorporação ao RFFSA. Tanto o tronco principal (meio oeste), como o ramal (planalto norte) permaneceram

apenas sofrendo reparos. O projeto de estender até a fronteira com o Paraguai, também foi abandonado pós-1930 quando o país já estava ensaiando uma nova política de transporte centrada nas rodovias.

4. Estrada de Ferro Santa Catarina – Vale do Itajaí

O rápido crescimento demográfico de Blumenau e o aumento das exportações de produtos alimentares, madeiras e têxteis exigiam que estas mercadorias fossem escoadas com mais rapidez e segurança para o porto de Itajaí. Na era ferroviária brasileira, a solução mais eficaz para colocar Blumenau e as colônias mais a oeste em contato com Itajaí seria a construção de uma ferrovia. Porém, a prioridade inicial seria ligar as colônias mais a oeste com Blumenau, pois dali em diante o transporte fluvial já era feito por uma companhia de navegação.

Blumenau crescia e ampliava o comércio local com sua *hinterland* e com outros centros urbanos maiores. A falta de uma ferrovia estava limitando o crescimento das colônias mais a oeste de Blumenau. Para tanto, a companhia colonizadora responsável pela administração de Blumenau tratou de realizar acordos com bancos alemães para financiar as obras ferroviárias. Foi formado um truste entre a Sociedade Colonizadora Hanseática, bancos e empresas, que fundaram, em Berlim, em 1907, a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC). As obras começaram no mesmo ano. O primeiro trecho que liga Blumenau até a estação Hansa, no km 69,7, foi entregue no dia 1º de outubro de 1909 (WITTMANN, 2003).

Após a conclusão da expansão para Rio do Sul, foram retomadas as obras em direção ao porto de Itajaí, a mais importante do ponto de vista estratégico para a sobrevivência financeira da ferrovia. Entre 1936 e 1954, os trabalhos seguiram um ritmo muito lento, ou seja, foram 18 anos para construir um trecho de apenas 48 km. Houve duas breves interrupções nos trabalhos somente nos anos de 1939 e 1942. Segundo os Relatórios da EFSC, os motivos da lentidão dos trabalhos e das interrupções eram a falta de repasse do governo federal, uma vez que os recursos disponíveis do governo estadual eram muitos limitados para financiar um projeto desta natureza (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, Relatórios Anuais, 1936-1951).

Neste mesmo período, também estavam sendo executadas as obras nos portos de São Francisco do Sul e de Itajaí, além da abertura e melhoramento de várias estradas de rodagem.

Finalmente, no dia 18 de dezembro de 1954, foi entregue o trecho ligando Blumenau a Itajaí, porém somente em 1962 que os ramais chegaram até o cais do porto. E por fim, os dois últimos trechos da EFSC a serem concluídos em direção a oeste foram até a estação de Trombudo Central, com mais 14 km, entregue em 24 de janeiro de 1958. E no dia 22 de julho de 1964, agora sob a administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), foi inaugurado o trecho ligando Trombudo Central a São João da Agrolândia (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, Relatórios Anuais, 1936-1951; SANTA CATARINA).

Ainda em 1962, com base em discursos ufanistas, projetava-se a ampliação da EFSC para oeste. Era a persistência de um “fracasso”, de uma idéia fora do lugar, pois a ferrovia já apresentava claros sinais de falência. A previsão era integrá-la na altura de Ponte Alta ao Tronco Principal Sul (TPS), entre Mafra e Lages, e com o ramal Porto União-São Francisco do Sul, na altura de Guaramirim, conforme o Plano Nacional de Viação de 1964 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA, 1962, p. 3).

O Decreto nº 47.920 de 1960 autorizou a ocupação temporária pelo governo federal da EFSC e o Decreto nº 49.758 do mesmo ano, delegou à RFFSA o exercício da administração da EFSC. Uma das primeiras medidas tomada pela nova gestão foi reduzir o quadro de trabalhadores, que vinha num ritmo constante de crescimento desde a inauguração do primeiro trecho.

Entre 1945 a 1962 a EFSC, uma ferrovia localizada, recebeu novos investimentos com a expansão da linha entre Blumenau e Itajaí. Em 1954 a ferrovia chegou na cidade portuária, mas somente em 1962 que atingiu seu grande objetivo de ligar o porto ao interior catarinense. Porém, todo esforço empreendido pelo governo estadual de levar a ferrovia a cidade portuária de Itajaí, pois pós-1964 iniciou a política nacional de erradicação de trecho ferroviários deficitários e a EFSC foi incluída nos planos do Ministério dos Transportes.

5. Tronco Principal Sul – Planalto serrano

A construção de uma ferrovia que passasse pelo planalto serrano catarinense foi apresentada pela primeira vez no plano geral de viação exposto pela comissão de engenheiros instituída pelo Decreto nº 159 de 1890. Sairia de Porto Alegre, passando por Vacaria e terminando em Lages, onde se encontraria com a linha proveniente de São Francisco, dando sequência até

a fronteira com a Argentina. Com a construção da EFSPRG, o projeto de uma ferrovia que cortasse o planalto serrano catarinense não foi abandonado.

Em 1932, este projeto novamente veio à tona na proposta apresentada ao governo provisório, pelo engenheiro Eugênio de Souza Brandão, que sugeria a construção de 24 novas vias férreas, numa extensão total de 28.039 km. A via férrea número oito era a ligação entre Curitiba e Porto Alegre, passando em Rio Negro, Mafra e Bento Gonçalves, numa extensão de 1.047 km (CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, 1973). Estes dois planos foram elaborados quando o planalto serrano catarinense ainda não tinha muita expressão econômica, destacava-se apenas a pecuária extensiva; portanto, Santa Catarina seria apenas um território de passagem entre as duas cidades mais importantes do Sul do país: Curitiba e Porto Alegre.

A tarefa de construir ficou designada ao exército, que em 1938 instalou na cidade de Rio Negro o 2º Batalhão Ferroviário, Unidade Militar da Arma e Engenharia, iniciando as obras em direção ao sul, porém o destino final seria Bento Gonçalves. O 2º Batalhão Ferroviário realizou novos reconhecimentos, chegando até Vacaria. Com os adventos da Segunda Guerra Mundial, o andamento das obras foi prejudicado tendo que ser suspenso em vários momentos (REVISTA FERROVIÁRIA, 1963). Em 1946, o Congresso Nacional iniciou uma revisão do Plano Nacional de Viação, coordenado pelo Deputado Edson Passos, que presidia a Comissão de Transportes. Passos elaborou um parecer, encaminhando um substitutivo ao Plano, que apesar de não ter sido aprovado em lei, passou a ser utilizado como base para o planejamento dos transportes no Brasil, nas décadas seguintes. Na proposta de Passos, o TM 7 deveria ser denominado Tronco Principal Sul (TPS), que seguiria um novo curso a partir de Lages, não passando mais por Caxias do Sul e Bento Gonçalves, mas sim por Cangaçu e Pelotas, ficando Porto Alegre fora do trajeto (REVISTA FERROVIÁRIA, 1969).

Dentro do Plano Saúde, Alimentação, Transporte e Energia (SALTE), do governo Dutra, aprovado em 1950, foram destinados recursos para a construção do TPS, mas como este era dividido em vários trechos, as obras foram executadas em momentos diferentes. Neste artigo, estamos nos concentrando apenas no trecho entre Mafra e Lages.

Em 1951, no Plano Nacional de Viação foi elaborado um novo projeto ferroviário para o país, onde foi reforçada a ligação férrea entre Curitiba e Porto Alegre, passando pelo planalto serrano catarinense (CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, 1973). Mais tarde, em 1956, esta ligação férrea veio a fazer parte do Plano Ferroviário Nacional,

aprovado pela Lei nº 2.975, denominado Tronco Principal Sul (TPS) - Rio de Janeiro - Barra Mansa - São Paulo - Bom Sucesso - Engenheiro Bley (Curitiba) - Rio Negro - Lages - Barra do Jacaré - Barreto - Pelotas - Rio Grande.

Em 1954, o Decreto nº 36.072 declarou de alta prioridade e de interesse nacional a construção do TPS, com bitola larga de 1,60 m. No preâmbulo do decreto temos as seguintes considerações:

Considerando alta importância nacional do eixo ferroviário Itanguá - Engenheiro Bley - Rio Negro - Vacaria - Lages - Barra do Jacaré - Caí, previsto no Plano Nacional de Viação sob a denominação de Tronco Principal Sul; considerando as razões apresentadas pelo Estado-Maior das Forças Armadas, como resultado dos estudos pertinentes às suas atribuições específicas; considerando a necessidade urgente de assegurar-se ligação mais rápida e menos onerosa entre as zonas de produção de gêneros de primeira necessidade, do Sul, com os grandes núcleos populacionais consumidores do centro do país (DECRETO 36.072 DE 17 DE AGOSTO DE 1954)

A missão de construir o TPS foi atribuída aos batalhões de engenharia do exército brasileiro, para assegurar o rápido andamento dos trabalhos. Em seguida, o Decreto 36.266/1954 subordinou a construção do TPS à Diretoria de Engenharia do Ministério da Guerra. Portanto, a construção do TPS era mais uma questão de estratégia militar do que econômica.

Para dar início às obras de construção do TPS, o Decreto nº 50.590 de 1961, criou a Comissão Coordenadora de Construção do TPS, composta pelo ministro da Viação e Obras Públicas, como presidente; diretor de Engenharia e Comunicações do Exército; diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro; diretor de Vias de Transporte do Exército, representantes do Estado-Maior das Forças Armadas, do Ministério da Fazenda, da Rede Ferroviária Federal, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, do Banco do Brasil e representante do Ministério da Viação e Obras Públicas como secretário executivo. Entre as atribuições desta comissão estava previsto pelo decreto:

Planejar integralmente a conclusão do TPS, definindo as metas anuais a serem atendidas, recursos necessários em pessoal, material e equipamentos e orientação técnico-administrativa a ser obedecida. (DECRETO 50.590 DE 15 DE MAIO DE 1961).

No trecho catarinense a divisão das obras era a seguinte:

- 2º Batalhão Ferroviário, com sede em Rio Negro, responsável pela construção do trecho Rio Negro-Ponte Alta do Norte, com 234 km.
- 2º Batalhão Rodoviário, com sede em Lages, que também estava pavimentando a BR-2, responsável pela construção do trecho Ponte Alta do Norte-Rio Pelotas (divisa com Rio Grande do Sul), com 134 km (REVISTA FERROVIÁRIA, 1962).

O trecho entre Mafra e Ponte Alta do Norte foi inaugurado em 1963, cuja administração foi repassada à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

O planalto serrano e norte catarinense foi um “território de passagem” para o Tronco Principal Sul. Apesar de ser construída no período analisado ela teve pouca integração comercial com a economia catarinense. Para Santa Catarina, foi uma ferrovia de passagem. Mesmo com a construção de estações para embarque e desembarque de passageiros, nos anos de 1960 e 1970, já estava em pleno desenvolvimento o transporte coletivo realizados por ônibus. A região também já estava servida com a BR-116, que fazia o mesmo trajeto da ferrovia e estava toda pavimentada, cuja inauguração ocorreu em 1959. Portanto, a chegada da ferrovia no planalto catarinense pouco alterou a situação dos transportes em Santa Catarina.

6. Considerações finais

No período entre 1945 e 1962 ocorreu uma ampliação e diversificação da base produtiva em Santa Catarina, com forte tendência ao crescimento industrial, porém havia fatores determinantes que travavam esta tendência. Neste artigo destacamos o sistema de transporte focalizando nas ferrovias. Nas ferrovias que já estavam implantadas antes de 1945, EFDTC, ESFC e EFSPRG, basicamente pouco alterou sua configuração. A única ampliação que houve foi a chegada tardia da EFSC no porto de Itajaí em 1962, em plena “era rodoviária”. A construção do Tronco Principal Sul cortando o planalto serrano norte pouco contribuiu para impulsionar o crescimento industrial em Santa Catarina, pois a ferrovia não integrou-se com a economia regional. O planalto foi apenas um “território de passagem”.

Portanto, a ausência de um sistema ferroviário integrado e os baixos investimentos nas ferrovias regionais reforçou ainda mais o estrangulamento na infraestrutura social básica na economia catarinense que travavam o crescimento industrial. Na verdade, Santa Catarina

era um reflexo do panorama geral que o sistema ferroviário estava passando no país pós-1940 quando emerge uma nova política de transportes pautada nas rodovias.

Entre 1945 a 1962 a economia catarinense viveu um momento de transição cujo padrão de crescimento estava transitando da pequena produção mercantil para o médio e grande capital industrial e agro comercial. Os transportes aceleram o fluxo mercantil e integram mercados produtivos, porém quando há uma lentidão nas trocas a produção também reduz seu ritmo. Este foi o cenário em Santa Catarina nesta fase de transição, cuja situação reverteu-se somente pós-1962 quando o Estado passou a capitanear uma série de investimentos pesados voltados para o sistema de transportes, sobretudo as rodovias.

7. Referências

BRASIL. **Decreto nº 36.072 de 27 de novembro de 1954.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

BRASIL. **Decreto nº 50.590 de 15 de maio de 1961.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

BELLANI, Eli Maria. **Madeira, balsas e balseiros no Rio Uruguai:** o processo de colonização do velho município de Chapecó (1917-1950). Florianópolis: UFSC/CFH, 1991. (Dissertação de mestrado)

CAMPOS, Índio. **Os colonos do Rio Uruguai:** relações entre pequena produção e agroindústrias no oeste catarinense. Campina Grande: UFPB, 1987. (Dissertação de mestrado)

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio:** contribuição à revisão crítica da formação do desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1988.

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Planos de viação:** evolução histórica 1808-1973. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.

ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.** Tubarão, 1948-1964.

ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA. **Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina apresentado ao governo do Estado.** Blumenau, 1936-1951.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Nacional, 1989.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Editora da UFSC, 2007.

GOULARTI FILHO, Alcides; MORAES, Fábio Farias. Usina termoelétrica em Santa Catarina: da concepção da SOTELCA à privatização da Jorge Lacerda. **História Econômica e História de Empresas**. São Paulo: HUCITEC, v. 7, n. 1, jan-jun 2004.

LAGO, Paulo Fernando. **Santa Catarina**: a terra, o homem e a economia. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1968.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA. **Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina**. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1962.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Inaugurado o trecho Mafra – Ponte Alta do Norte**. Rio de Janeiro, v. 24, n. 6, junho/1963.

_____. **Tronco Sul**: promessa cumprida. Rio de Janeiro, v. 30, n. 6, junho/1969.

_____. **Com a mudança da capital para Brasília o Tronco Principal Sul terá um desenvolvimento de 2.696 quilômetros**. Rio de Janeiro, 1962 (Suplemento Estradas de Ferro do Brasil)

SANTA CATARINA. **Plano Rodoviário Catarinense**. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1939.

_____. **Mensagem do governador Celso Ramos enviada a Assembléia Legislativa**. Florianópolis: Imprensa Oficial, 1962.

SILVA, Etienne Luiz. **O desenvolvimento econômico periférico e a formação da rede urbana de Santa Catarina**. Porto Alegre: UFRGS, 1978. (Dissertação de mestrado)

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro**: a ferrovia no contestado. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

WITTMANN, Angelina C. R. **A Estrada de Ferro no Vale do Itajaí**: resgate do trecho Blumenau-Warnow.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina**: a ferrovia do carvão. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

Anexo 1: Mapa ferroviário e portuário de Santa Catarina

