

## FERROVIA NO PLANALTO CATARINENSE: UM TERRITÓRIO DE PASSAGEM

**Alcides Goularti Filho**

*Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC, e-mail: alcides@unescc.net*

### Resumo

Este artigo discute a inserção ferroviária no planalto catarinense e está dividido em cinco partes. Além da introdução, inicialmente destacamos o projeto de ligar Lages a Florianópolis, uma tentativa frustrada devido à baixa acumulação de capital das duas regiões. Em seguida, discutiremos a lenta trajetória da construção do trecho ferroviário entre Mafra e Lages, parte integrante do antigo Tronco Principal Sul. Em terceiro lugar, destacamos as mercadorias transportadas no trecho catarinense do Tronco Sul, inclusive pela atual gestora da ferrovia, a América Latina Logística. E por último, o texto apresenta as consideráveis finais.

**Palavras-chave:** ferrovia – Santa Catarina – planalto serrano – integração regional

### 1 Introdução

Na historiografia do planalto serrano catarinense, podemos destacar a obra de Licurgo Costa, quatro volumes sobre a história de Lages, intitulado *O continente de Lagens: sua história e influência no sertão da terra firma*, publicadas em 1982 e a de Zilma Isabel Peixer, um amplo estudo sobre o espaço urbano em Lages, publicado em 2002, sob o título *A cidade e seus tempos: o processo de constituição do espaço urbano em Lages*. Além destas duas obras de fôlego, há outras publicações sobre temáticas mais específicas, como a de Elizabeth Farias Silva, *O fracasso da oposição: Lages 1972-1982* (1994), que pesquisou sobre as questões político-partidárias e administrativas em Lages nos anos de 1970, e a de Neusa Maria Sens Bloemer, *Brava gente brasileira: migrantes italianos e caboclos nos campos de Lages* (2000), sobre ítalo-brasileiros e caboclos em Lages. O que chama a atenção é que nenhuma delas destacam a construção e a presença da ferrovia na vida econômica e social em Lages. Costa faz menção apenas à presença do exército em Lages, onde mostra uma série de realizações feitas pelo 2º Batalhão Rodoviário no período 1935-1970, entre elas está a construção do trecho ferroviário entre Ponte Alta do Norte e o rio Pelotas. A falta de estudos sobre a presença da ferrovia no planalto catarinense talvez revele a sua fraca integração econômica e social com a região.

O planalto serrano catarinense foi ocupado inicialmente pelos tropeiros que faziam o caminho de Viamão até Sorocaba. Ao longo dos pousos dos tropeiros foram fundadas várias cidades catarinenses como Lages, Curitiba e Mafra, além de Porto União e Canoinhas no planalto norte. Até meados do século XX, a pecuária extensiva era a principal atividade econômica da região serrana, e, do ponto de vista industrial, Lages era uma cidade inexpressiva.

Com o esgotamento da reserva de araucária no oeste catarinense e no baixo vale do Rio do Peixe, sem o respectivo reflorestamento, o centro das atividades madeireiras deslocou-se para Lages, onde ainda havia uma considerável reserva de araucária. Nos

anos de 1950 e 1960, Lages tornou-se o principal centro madeireiro do país, de onde partia a madeira para os portos de Itajaí e São Francisco do Sul, além de fornecer tal matéria-prima para a construção de Brasília (GOULARTI FILHO, 2002).

Grande parte da madeira era transportada via rodoviária, por caminhões que desciam a BR-470 até o porto de Itajaí, ou seguiam pela BR-116, e depois pela BR-280 até o porto de São Francisco do Sul. Pela Estrada de Ferro Santa Catarina e pela Linha Ferroviária São Francisco também era escoada a madeira. Portanto, a partir dos anos de 1950, justificava a construção de uma ferrovia pela região de Lages, de onde a madeira poderia seguir até Mafra e descer pela Linha São Francisco até o porto. Tal como a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), que atendeu à especialização regional no meio-oeste e planalto norte catarinense, na sua fase áurea da madeira e ervamate, uma ferrovia no planalto serrano poderia, igualmente atender à nova especialização regional de Lages, tardiamente pautada na madeira.

A ligação entre Lages e o litoral catarinense era feita por dois caminhos: descendo a Serra do Rio do Rastro, em direção a Laguna, ou cortando as serras do leste catarinense, em direção a Florianópolis. A estrada até Florianópolis, atual BR-282, foi construída com base no caminho traçados pelos tropeiros.

No final do século XIX e início do XX, veio à tona o projeto para construir uma ligação férrea entre a capital do estado e Lages. O fluxo mercantil entre estas duas cidades era muito baixo, e a justificativa de tal empreendimento pautava nas vantagens futuras que a ferrovia traria ao comércio estadual.

## **2 O projeto da estrada de ferro Estreito a Lages**

Em 1888, a Lei Provincial nº 1.248, de 26 de outubro, autorizou o presidente da província a conceder o privilégio por sessenta anos para quem oferecesse as melhores condições para construir uma estrada de ferro que partisse do ancoradouro da baía da capital ou do município de São José até a cidade de Lages, no planalto serrano. O privilégio também era estendido à zona de 15 km de cada lado do eixo da estrada, excluindo o ponto de partida. A ferrovia deveria ser entregue num prazo máximo de dez anos e o concessionário era obrigado a depositar nos cofres provinciais a quantia de 10:000\$000 em dinheiro ou apólices com forma de caução (SANTA CATARINA, 1888).

Nesta época, a ligação entre o planalto serrano e o litoral era feita pelos caminhos desenhados pelos tropeiros. A transposição da Serra Geral tornava as viagens entre as duas cidades muito lentas. Como não havia um fluxo considerável de mercadorias e pessoas entre as duas regiões, o projeto nunca foi executado. Em função do fluxo de imigrantes estava se concentrando apenas no Vale do Itajaí, no planalto norte e no sul, seria estratégico também para o estado levar os núcleos coloniais para o planalto serrano, que era parcamente povoado. Além do mais, a ferrovia cortaria as colônias que estavam localizadas mais próximas da capital e que passavam por dificuldades.

Em 1895, no bojo das várias concessões realizadas, a Lei nº 211 de 3 de setembro, concedeu a Feliciano Marques, ou à companhia que ele organizasse, o privilégio por noventa anos para construir uma estrada de ferro de bitola larga, partindo de Florianópolis a Lages, terminando na divisa com o Rio Grande do Sul, no encontro com a EFSPRG. Deveriam ser construídos ramais para Painel, Capão Alto, Campo Bel, São Joaquim, Curitiba e Campos Novos (SANTA CATARINA, 1896).

Em agosto de 1907, foi entregue ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas um requerimento solicitando a construção de uma estrada de ferro de Florianópolis à fronteira com a Argentina e ramais. A ferrovia partiria de Florianópolis, passaria por São José, Palhoça, seguindo até Lages, Curitiba, Campos Novos, de onde partiria para a região de Palmas e Boa Vista, no oeste catarinense. De Palmas deveria partir um ramal até o vale do Chopim, atravessando o Rio Iguazu, no estado do Paraná. Para o sul, o ramal acompanharia o vale do Rio Chapecó até o Rio Uruguai. Do ponto mais conveniente entre Florianópolis e Lages, deveria seguir um ramal em direção à divisa com Rio Grande do Sul terminando onde fosse mais apropriado: no Rio Mampituba, ou no Rio Pelotas ou no Rio Uruguai (REQUERIMENTO, 1907).

Durante o governo Vidal José de Oliveira Ramos (1911-1914), ganhou força o projeto ferroviário Estreito a Lages. Vidal Ramos era de Lages e defendia os interesses dos pecuaristas, que necessitavam de um novo estímulo, pois a pecuária estava num longo declínio desde o fim do tropeirismo e do enfraquecimento das feiras de Sorocaba.

No início do seu governo, Vidal Ramos autorizou pela Lei nº 894 de 24 de agosto de 1911, a celebração do acordo entre a casa bancária Louis Dreyfus & Cia. de Paris e o governo do estado de Santa Catarina para a construção e arrendamento da Estrada de Ferro Estreito a Lages. O projeto era para que a ferrovia fosse eletrificada com bitola estreita, com capacidade para 500 t diárias. A garantia de juros era de 5% ao ano para um capital investido de quinze contos de réis por quilômetro. Como era de praxe, também foram concedidos os terrenos ao longo da margem da ferrovia, a reserva de madeira, as pedreiras, as quedas de água para geração de energia, além dos leitos das estradas (SANTA CATARINA, 1911).

Para o governo estadual, esta ferrovia atendia aos anseios de muitos, pois ligaria duas “importantes” regiões do território catarinense:

A Estrada de Ferro Estreito a Lages irá servir a uma vasta zona composta de seis futuros municípios, com uma população superior a 100 mil almas, de um clima ameníssimo, solo fértil, de grande produtividade já notadamente na sua pujante indústria pecuária que abastece todo o Estado, exportando ainda para o Rio Grande do Sul e Paraná e nos cereais e frutos europeus (SANTA CATARINA, 1912, p. 66-67).

É bom lembrar que neste período já havia ferrovias que ligavam os portos de Laguna e Imbituba às minas de carvão, entre Blumenau e Hansa, entre São Francisco e Corupá e ferrovia que cortavam todo o meio-oeste no vale do Rio do Peixe. Além dos projetos de expansão de Porto União a São Francisco e do prolongamento da Estrada de Ferro Santa Catarina até Itajaí, faltava apenas ligar o litoral ao planalto serrano e transpor a barreira da Serra Geral.

No ano de 1913, por meio da Lei nº 716 de 7 de março, foi firmado o contrato com a casa bancária Louis Dreyfus & Cia. de Paris (SANTA CATARINA, 1916). Como o governo estadual não tinha os recursos suficientes para executar este projeto, a Lei Federal 2.728 de 04 de janeiro de 1913, que fixou as despesas da União, autorizou o governo federal a assumir a responsabilidade da metade dos ônus necessários para a construção da linha férrea. Porém, a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC) apresentou ao governo federal um protesto contra a construção da ferrovia, pois a mesma

zona que a Estreito a Lages iria atender já estava previsto nos projetos iniciais da EFSC. Esta atitude da EFSC, uma empresa de capital externo, deixou Vidal Ramos indignado:

Estou, porém, convencido de que as absurdas pretensões da referida Companhia não lograram impedir que seja realizada uma das mais vivas aspirações do Estado, o que seria um tremendo golpe vibrado neste querido pedaço da pátria brasileira, cujo progresso depende principalmente da projetada via férrea. (SANTA CATARINA, 1913, p. 65-66)

Num relatório enviado ao governador Vidal Ramos em 1912, a Louis Dreyfus, argumentava que seria muito dispendioso para os cofres públicos seguir adiante com o projeto de eletrificação da ferrovia, uma vez que as quedas das águas disponíveis no trajeto eram insuficientes para gerar a energia demanda pela via férrea (SANTA CATARINA, 1912).

Em função do governo federal não cumprir com a promessa de assumir metade do ônus previsto na lei, o início das obras foi inviabilizada. Com a Primeira Guerra Mundial e a saída de Vidal Ramos do governo, sucedido por Filippe Schmitd, que não demonstrou interesse pela ferrovia levaram ao abandono do projeto da Estreito a Lages.

Com a incorporação do patrimônio da EFSC (que era de capital alemão) pelo governo federal em 1919, com o repasse ao governo estadual em 1921 e com a previsão de prolongar a linha para leste (Itajaí) e oeste (fronteira com a Argentina, passando pelo planalto serrano), do ponto de vista financeiro, seria quase impossível de o governo estadual manter duas ferrovias que concorreriam entre si. O projeto da Estreito a Lages foi abandonado, e o governo estadual concentrou seus esforços na EFSC.

Dentro das tentativas de ligar o litoral catarinense com o planalto serrano, também merece destaque a Lei Estadual nº 322 de 20 de setembro de 1898, que concedeu a Hyppolito Boiteux o privilégio por noventa anos para construir de uma estrada de ferro de bitola estreita, partindo da cidade de Porto Belo, passando por Tijucas e Nova Trento e terminando na região serrana. A garantida de juros, o uso dos leitos das estradas e a concessão de terras eram as mesmas das demais leis de concessão. Nesta lei foi concedido o direito de preferência para a construção de prolongamentos até as cidades de Brusque e Blumenau (SANTA CATARINA, 1899).

### **3 A lenta trajetória da construção do trecho Mafra a Lages**

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 seqüência 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.

Por determinação do Estado-Maior do Exército (EME), em 1916, foi realizado o reconhecimento de um eixo ferroviário entre as cidades de Rio Negro, no Paraná, e Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, passando por Lages (REVISTA FERROVIÁRIA, 1963). Em 1919, o Decreto nº 13.801 autorizou o Ministério da Viação e Obras Públicas a

abrir um crédito extraordinário de 400:000\$000 para atender às despesas com o estudo do projeto da Estrada de Ferro Rio Negro a Caxias. Em seguida, no ano de 1921, a Inspetoria Federal de Estradas (IFE) apresentou um projeto para a construção desta ferrovia, com 763 km.

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.

Esta proposta foi ampliada e incorporada pelo primeiro Plano de Viação Nacional, aprovado pelo Decreto nº 24.497 de 1934, sob a denominação Tronco Meridional (TM) 7 – Rio de Janeiro a Porto Alegre, por cima da serra, passando por: São Paulo, Itararé, Ponta Grossa, Mafra, Lages, Vacaria e Bento Gonçalves, com 2.269 km. Seriam construídos apenas 810 km, pois seriam aproveitados os trechos da Estrada de Ferro Central do Brasil, Estrada de Ferro Sorocabana, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e Viação Férrea Rio Grande do Sul. A bitola desta ferrovia deveria ser de 1,60 m, com rampa máxima de 1,5% (compensada) e raio de curva mínima de 305 m.

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, cumprindo o projeto de 1916, 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.

Com a construção de Brasília, o TPS foi novamente redefinido e as orientações eram de que ele não deveria mais partir do Rio de Janeiro e sim da nova capital. Então, no segundo Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 4.592 de 1964, o TPS teria o seguinte trajeto: Brasília – Goiandira – Araguari – Uberlândia – São Joaquim da Barra – Ribeirão Preto – Casa Branca – Campinas – São Paulo – Garganta de Bom Sucesso – Ponta Grossa – Engenheiro Bley – Rio Negro – Mafra – Ponte Alta do Norte – Lages – Vacaria – Junção – Roca Sales – General Luz – Pelotas – Rio Grande, numa extensão de 2.967 km.

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, que em 1965, pelo Decreto nº 56.050, foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). Cumprida a etapa do 2º Batalhão Ferroviário de Rio Negro, o 2º Batalhão Rodoviário continuou as obras até a cidade de Lages.

Como era uma obra coordenada e executada pelo exército, com o golpe militar de 1964, os militares elegeram o TPS como a maior prioridade ferroviária do país, uma vez que ela atendia a interesses militares. No dia 28 de dezembro de 1968, o ministro Mario Andreazza, inaugurou o trecho entre as cidades de Lages e a ponte sobre o Rio Pelotas. Porém, ainda faltavam alguns trechos do TPS para completar a ligação entre Brasília e Porto Alegre.

Com a conclusão das obras, o trecho entre Porto Alegre a São Paulo, comparando com o antigo trecho percorrido pela EFSPRG, passou de 2.115 km para 1.504 km, uma viagem que antes levava 73 horas foi reduzida para 30 horas (REVISTA FERROVIÁRIA, 1969).

Com a aprovação do terceiro, Plano Nacional de Viação em 1973, pela Lei nº 5.917, o TPS passou a denominar-se apenas Tronco Sul (TS). No total de 2.787 km, o trecho entre Brasília e General Luz, próximo a Porto Alegre, estava dividido da seguinte forma:

- Brasília – Pires do Rio, com 200 km;
- Pires do Rio – Araguari, com 250 km, trecho da antiga Estrada de Ferro Goiás.
- Araguari – Campinas, com 690 km, trecho do Sistema Mogiana;
- Campinas – Itapeva, com 443 km, trecho do Sistema Sorocabana;
- Itapeva – Ponta Grossa, com 290 km;
- Ponta Grossa – Engenheiro Bley, com 89 km;
- Engenheiro Bley – Mafra, com 62 km;
- Mafra – Lages, com 293 km;
- Lages – Roca Sales, com 330 km;
- Roca Sales – General Luz, com 140 km (DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO, 1972).

Após a conclusão da ferrovia no território catarinense, o 2º Batalhão Rodoviário de Lages encerrou suas atividades em Santa Catarina e foi transferido para a cidade de Santarém, no estado do Pará, onde estavam em franca expansões as atividades rodoviárias. No seu lugar foi instituído o 1º Batalhão Ferroviário (Decreto nº 66.976 de 1970).

#### **4 Transporte de cargas**

Ao longo do trecho catarinense foram construídas várias estações para atender ao transporte de passageiros, que já estava em queda no interior do Brasil. Ao contrário das demais ferrovias em Santa Catarina, este trecho não teve um caráter colonizador e integrador. Em muitas cidades em que passava a ferrovia, a estação era longe do centro e o movimento de carga local era muito pequeno. O comércio local e a pequena indústria regional pouco se beneficiaram da ferrovia. Afinal, nesta época, a BR-116 já estava pavimentada.

Quando foi entregue o trecho entre Lages e Roca Sales, no Rio Grande do Sul, não foi construído estações para embarque e desembarque de passageiros. O tráfego de passageiros na linha Mafra-Lages durou apenas dez anos. Ao contrário de muitas ferrovias brasileiras que foram construídas para atender a demandas específicas, o TS era bem diversificado, transportando trigo, soja, arroz, açúcar, milho, adubo, cimento, madeira, derivados de petróleo, cinzas e diversos (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1975).

Com o amplo desenvolvimento do transporte rodoviário e com a pavimentação das quatro grandes artérias que cortam o país de norte a sul, BR-101, BR-116, BR-153 e BR-163, o transporte ferroviário foi sendo suplantado pelo rodoviário. Na verdade, este movimento se iniciou após 1930, com a industrialização e a urbanização, cujo sistema ferroviário dificultava a integração nacional.

No TS, nos anos de 1970 foram transportadas, principalmente, mercadorias do Rio Grande do Sul para Paraná e São Paulo, e do Paraná para São Paulo. Das mercadorias provenientes de outros estados e que ficavam em Santa Catarina, todas eram destinadas ao porto de São Francisco do Sul. Do Centro-oeste provinha a safra agrícola que descia pelas ferrovias paranaenses com destino aos portos de Paranaguá e São Francisco do Sul. Do território catarinense era transportada madeira para as papeleiras no Paraná e São Paulo e para o porto de São Francisco do Sul (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1979).

Com base no Decreto nº 8.987 de 1995, e no Programa Nacional de Desestatização, a Ferrovia Sul Atlântico SA, atual América Latina Logística do Brasil SA (ALL), ganhou a concessão da Malha Sul da RFFSA, no leilão ocorrido no dia 13 de dezembro de 1996. A empresa entrou em operação no dia 1º de março de 1997. Hoje a ALL administra uma malha ferroviária de 20.495 km, participando com 30,0% do mercado ferroviário brasileiro e 36,0% do argentino. A frota é composta por dois mil veículos, 960 locomotivas e 27 mil vagões.

Todo o antigo TS, que cobria os três estados do Sul e parte de São Paulo, está sob concessão da ALL. Na tabela abaixo podemos acompanhar a participação das principais mercadorias transportadas no ano de 2004 pelas ferrovias da ALL.



Principais mercadorias transportadas pelas ferrovias da ALL em 2004 (tonelada útil tracionada – tu)

Mercadoria	Tu	Participação
Soja	4.502,50	22,41
Farelo de soja	3.277,60	16,32
Óleo diesel	1.861,30	9,27
Aubos e fertilizantes	1.743,20	8,68
Milho	1.550,80	7,72
Açúcar	1.083,80	5,40
Cimento	1.073,20	5,34
Álcool	781,9	3,89
Trigo	759,2	3,78
Gasolina	452,1	2,25
Óleo vegetal	402,1	2,00
Arroz	393,6	1,96
Clinquer	220,9	1,10
Outras	1.985,80	9,89
Total	20.088,00	100,00

Fonte: América Latina Logística do Brasil SA.

Os produtos agrícolas representaram em 2004, 59,58% do total das cargas transportadas, sendo que o complexo da soja, em 2004, participou com 64,45% deste total. Em seguida vem o óleo diesel, com 9,27%, e adubos e fertilizantes, com 8,68%. Analisando o fluxo de mercadorias e os principais clientes da ALL (Klabin, Masisa, Placas do Paraná, CSN, Gerdau, Vegas do Sul, Votorantin, Camargo Corrêa e Petrobras), dentro do movimento de carga dos estados do Centro-sul do país, Santa Catarina, constitui-se para a ALL apenas como um território de passagem. O trecho mais utilizado pela empresa é entre Mafra e o porto de São Francisco do Sul que escoia a safra agrícola do Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. A madeira transportada vem das reservas gaúchas e paranaenses e o mesmo acontece com os combustíveis que provém das duas refinarias da Petrobras, no Sul do país.

## 5 Considerações finais

A construção do TS reduziu a distância ferroviária entre Porto Alegre e São Paulo, e levou à redução paulatina do fluxo na ligação ferroviária da antiga linha da EFSPRG, que em Santa Catarina corta o meio-oeste, seguindo o rio do Peixe. Com a concessão para a ALL, a ferrovia do meio-oeste foi desativada, e o TS passou a ser o único corredor de transporte ferroviário que integra os três estados do sul.

Em 1967, o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), elaborou o seu primeiro estudo sobre o sistema de transportes brasileiros, com o apoio do Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). No volume IV “As estradas de ferro: reorganização e plano de ação”, há uma conclusão de que todo o TS

nunca deveria ter sido executado, dado a relação custo-benefício ser muito baixa. Como já estava concluído o trecho entre Ponta Grossa e Lages, e estava sendo iniciado o trecho entre Lages e Roca Sales, a recomendação era de que as obras devessem ser paralisadas:

Do ponto de vista econômico, portanto, não deveria ser levada adiante a construção desta linha. Se tivesse sido realizado, na época em que se iniciou o projeto, um estudo de viabilidade, o mesmo teria apontado um excesso de custo ainda mais elevado em relação aos benefícios (GRUPO EXECUTIVO DE INTEGRAÇÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTES, 1967, p. 109).

Com relação ao trecho Ponta Grossa a Engenheiro Bley, o relatório do GEIPOT (1967, p. 110) afirma que esta obra “nunca deveria ter sido empreendida”. Mesmo assim, o exército brasileiro ignorou essas recomendações e seguiu adiante com as obras, pois estas tinham mais um caráter de segurança nacional do que econômico.

As conclusões do GEIPOT aos poucos foram sendo reveladas. Não que o TS fosse desnecessário, mas o fluxo de carga transportado nos anos de 1970 e 1980 foi abaixo do esperado. Como o país fez a opção pelo transporte rodoviário, a BR-116 tornou-se a maior concorrente do TS.

Atualmente o trecho está sob responsabilidade da ALL, que utiliza a ferrovia para integrar o Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo no mercado interno e externo. O planalto catarinense continua sendo um “território de passagem”, tal como foi na época do tropeirismo. A explicação reside no baixo dinamismo econômico da região que se especializou nas atividades madeireira e na indústria de papel e celulose. Quando a ferrovia entrou em operação, cortando todo planalto catarinense (Rio Negro a Roca Sales), foi justamente no momento em que as atividades madeireiras da região estavam entrando em franca decadência. Em 1965, a madeira representava 79,0% das exportações catarinenses, passando para 61,6% em 1970, para 18,2% em 1975 e 5,0% em 1980. Além disso, o reflorestamento na região ocorreu de forma tardia, sendo amplamente difundido somente no final dos anos de 1960 e início de 1970, com o corte programado somente para os anos de 1980.

A formação de um sistema ferroviário catarinense integrado ocorreu tardiamente. Mesmo assim, esta integração foi parcial, entre o meio oeste, planalto serrano, planalto norte e norte. Sendo que a ferrovia no meio oeste e o trecho entre Porto União e Mafra estão subutilizados, a ferrovia que corta o planalto catarinense utiliza a região apenas como um território de passagem e o trecho entre Mafra e São Francisco do Sul, o mais movimentado, atende principalmente à safra agrícola do Paraná e Centro-oeste brasileiro.

## 6 Referência

### Decretos e Leis

BRASIL. **Decreto 159 de 15 de janeiro de 1890**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 13.801 de 09 de outubro de 1919**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 24.497 de 29 de junho de 1934**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 36.266 de 30 de setembro de 1954**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **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.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 2.975 de 27 de novembro de 1956**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **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.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 66.976 de 28 de julho de 1970**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servelet>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 4.592 de 29 de dezembro de 1964**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servlets>> Acesso em: 20 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/servlets>> Acesso em: 20 nov. 2006.

SANTA CATARINA. **Lei e resoluções da Província de Santa Catarina 1888**. Desterro: Tipografia do Conservador, 1888.

\_\_\_\_\_. **Coleção das leis do Estado de Santa Catarina promulgadas no ano de 1896**. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1897.

\_\_\_\_\_. **Coleção das leis do Estado de Santa Catarina promulgadas no ano de 1898**. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1899.

\_\_\_\_\_. **Decretos e atos de 1910 a 1913 do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis: Tipografia do Dia, 1916.

### **Projetos e relatórios**

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Relatório do Departamento Nacional de Estradas de Ferro 1953/1954 (partes)**. Rio de Janeiro: DNEF, 1955.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Departamento Nacional de Estradas de Ferro 1954/1955 (partes)**. Rio de Janeiro: DNEF, 1956.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Departamento Nacional de Estradas de Ferro 1º exercício de 1966**. Rio de Janeiro: DNEF, 1967.

\_\_\_\_\_. **Estudos de transportes do Brasil: as estradas de ferro – organização recomendada e plano de ação**. Brasília: GEIPOT, v. IV, 1967.

\_\_\_\_\_. **Relatório das atividades do Departamento Nacional de Estradas de Ferro do exercício de 1967**. Rio de Janeiro: DNEF, 1968.

\_\_\_\_\_. **Projeto final de engenharia Tronco Sul trecho Araguari – Pires do Rio**. Brasília: DNEF, 1970, v. 1 (Relatório do Projeto).

\_\_\_\_\_. **Relatório das atividades do Departamento Nacional de Estradas de Ferro no exercício de 1970**. Rio de Janeiro: DNEF, 1971.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Departamento Nacional de Estradas de Ferro 1971**. Rio de Janeiro: DNEF, 1972.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Departamento Nacional de Estradas de Ferro 1972**. Rio de Janeiro: DNEF, 1973.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Departamento Nacional de Estradas de Ferro 1973**. Rio de Janeiro: DNEF, 1974.

\_\_\_\_\_. **Tronco Sul: 6º Relatório de Acompanhamento**. Brasília, 14/julho/1975.

\_\_\_\_\_. **Tronco Sul: 8º Relatório de Acompanhamento**. Brasília, 16/setembro/1975.

\_\_\_\_\_. **Tronco Sul: estudo da ligação Itapeva – Ponta Grossa**. Rio de Janeiro: DNEF, 1971, v. 2.

\_\_\_\_\_. **Corredor de transporte do Tronco Sul: 13º Relatório Operacional**. Brasília, 22/maio/1979.

REQUERIMENTO. **Pedido de construção de uma estrada de ferro de Florianópolis a fronteira Argentina e ramais**. Rio de Janeiro, 24 de agosto de 1907.

SANTA CATARINA. **Mensagem do Governador Vidal José de Oliveira Ramos enviada ao Congresso Representativo em 23 de julho de 1911**. Florianópolis: Tipografia do Dia, 1911.

\_\_\_\_\_. **Relatório da Secretaria Geral dos Negócios do Estado apresentado ao governado do Estado pelo Secretário Geral Caetano Vieira da Costa em 30 de junho de 1911.** Florianópolis: Tipografia Livraria Moderna, 1911.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do Governador Vidal José de Oliveira Ramos enviada ao Congresso Representativo em 23 de julho de 1912.** Florianópolis: Tipografia do Dia, 1912.

\_\_\_\_\_. **Mensagem do Governador Vidal José de Oliveira Ramos enviada ao Congresso Representativo em 24 de julho de 1913.** Florianópolis: Tipografia do Dia, 1913.

### **Revistas**

REVISTA FERROVIÁRIA. **O Tronco Principal Sul.** Rio de Janeiro, v. 12, n. 3, março/1957.

\_\_\_\_\_. **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)

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

\_\_\_\_\_. **O Tronco Principal Sul e seus prolongamentos até o porto de Rio Grande.** Rio de Janeiro, v. 25, n. 9, setembro/1964.

\_\_\_\_\_. **Mafra – Ponte Alta do Norte, o primeiro trecho do TPS entregue à utilização de tráfego.** Rio de Janeiro, 1964 (Suplemento Estrada de Ferro do Brasil).

\_\_\_\_\_. **O Tronco Sul: um pouco de história.** Rio de Janeiro, v. 30, n. 2, fevereiro/1969.

\_\_\_\_\_. **Tronco Sul inaugurado dinamiza ferrovias e esperanças ferroviárias.** Rio de Janeiro, v. 30, n. 5, maio/1969.

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

\_\_\_\_\_. **Ferroviarismo brasileiro: frustração vencida.** Rio de Janeiro, 1973. (Anuário das Estradas de Ferro).

\_\_\_\_\_. **O Tronco Sul.** Rio de Janeiro, v. 34, n. 4, abril/1973.

### **Livros**

BLOEMER, Neusa Maria Sens. **Brava gente brasileira:** migrantes *italianos* e *caboclos* nos campos de Lages. Florianópolis: Cidade Futura, 2000.

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

COSTA, Licúrgio. **O continente de Lagens:** sua história e influência no sertão da terra firme. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, v. 4, 1982.

FARIAS DA SILVA, Elizabeth. **O fracasso da oposição no poder:** Lages 1972-1982. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1994.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

PEIXER, Zilma Isabel. **A cidade e seus tempos:** o processo de constituição do espaço urbano em Lages. Lages: Editora da Uniplac, 2002.