

# Expandir para desativar: a Estrada de Ferro Santa Catarina na formação econômica do Vale do Itajaí\*

---

Alcides Goularti Filho

*Doutor em Economia pela Unicamp  
Professor da UNESC (Universidade do Extremo Sul  
Catarinense) junto ao Departamento de Economia  
alcides@unesc.net*

## **Resumo**

O objetivo deste artigo é discutir a inserção e o desempenho da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC) no Vale do Itajaí, desde a concepção do projeto, final do século XIX, até a completa desativação, em 1971. Serão abordados no texto os seguintes tópicos: as concessões legais e os projetos iniciais; o início das operações da ferrovia; a expansão da linha para o oeste e litoral; a concorrência que a EFSC sofria com a rodovia; e as iniciativas tomadas para desativá-la. Por último, será feita uma breve reflexão sobre os déficits da ferrovia e o desempenho econômico da região.

**Palavras-chave:** Estrada de ferro, Vale do Itajaí, história, economia regional.

## **Abstract**

The objective of this article is to argue the insertion and the performance of the Railroad Santa Catarina in the Valley of the Itajaí, since the conception of the project, end of century XIX until the complete deactivation, in 1971. The following topics will be boarded in the text: the legal concessions and the initial projects; the beginning of the operations of the railroad; the expansion of the line for the west and the coast; the competition that the EFSC suffered with the highway; and the taken initiatives to disactivate it. Finally, one brief reflection on deficits of the railroad and the economic performance of the region will be made.

**Key words:** Railroad, Valley of the Itajaí, history, regional economy.

## 1. Introdução

**A** concessão de privilégios, a construção e a expansão das ferrovias em Santa Catarina no final do século XIX e início do XX está dentro do movimento geral da formação do sistema ferroviário brasileiro, que, simbolicamente, iniciou em 1854, quando Mauá inaugurou no Rio de Janeiro um pequeno trecho de 14,5 km de estrada de ferro. Em larga medida, é com a expansão e consolidação do complexo cafeeiro em São Paulo que as ferrovias foram implantadas no Brasil. Mesmo sendo construídas em várias regiões brasileiras, foi em São Paulo, que tivemos a presença de grandes ferrovias. Até 1930, podemos dividir a economia brasileira em complexos regionais agroexportadores: café, em São Paulo; cacau, na Bahia; açúcar, no Nordeste; algodão,

no Maranhão; borracha, na Amazônia; couro, no Rio Grande do Sul; e erva-mate e madeira, no Paraná e em Santa Catarina. Eram produtos primários destinados ao mercado externo, cada qual sendo escoado por navegação fluvial e/ou ferrovias aos portos marítimos.

Para além desta dinâmica agromercantil, podemos pensar a expansão das ferrovias no Brasil, tanto quanto nos EUA e Inglaterra, como uma mania especulativa (CHANCELLOR, 2001). A garantia de juros de 7% (5% do governo federal e 2% dos governos estaduais) era um ótimo atrativo para constituir novas empresas a partir do nada e atrair investidores e especuladores. As ações das companhias ferroviárias eram valorizadas sem os devidos investimentos prometidos. Muitas companhias quebravam, e o Estado as encampava para mantê-las em funcionamento, dando continuidade aos projetos aprovados (LANNA, 2005). Até os anos de 1920, as grandes ferrovias paulistas

eram as que mais apresentavam resultados financeiros positivos, dado o fluxo intenso de mercadorias transportadas (SAES, 1986).

Numa perspectiva da longa duração, temos que pensar a política ferroviária no Brasil dentro da evolução e da ênfase dada às diversas modalidades de transporte. No interior do país, os caminhos das tropas e os rios navegáveis por pequenas canoas eram as vias de comunicação mais utilizadas. Com o advento do barco a vapor, os rios começaram a ser melhores utilizados como via de comunicação. Podemos afirmar que entre 1840 e 1880 predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com a constituição de várias companhias regionais e nacionais deste tipo de transportes. A navegação surge em detrimento das estradas já traçadas pelos tropeiros, que não eram prioridades para o governo imperial, uma vez que apostava na navegação fluvial, a qual suplantou as estradas. O período de 1880 a 1940 foi a era ferroviária no Brasil. As ferrovias, como símbolo da modernidade e da velocidade, foram construídas sem serem acompanhadas dos devidos melhoramentos na navegação fluvial. A ferrovia então suplantou a navegação. Entre 1940 e 1980, vimos florescer no Brasil o sistema rodoviário, que chegou a todas as regiões do país, integrando todo o território nacional. Em 1930, tínhamos 32.000 km de ferrovias, atualmente temos aproximadamente 30.000 km. As rodovias foram construídas e pavimentadas sem serem acompanhadas de melhoramentos nas ferrovias. Novamente, uma suplantou a outra. Nunca houve no Brasil uma modernização contínua das diversas modalidades de transporte que permitisse que uma modalidade funcionasse integrada à outra.

Em Santa Catarina, no final do século XIX e início do XX, o governo local concedeu e autorizou a construção de várias ferrovias no território catarinense, ligando Florianópolis ao extremo oeste – passando por Lages –; São Francisco do Sul à fronteira

*As ferrovias foram construídas sem serem acompanhadas dos devidos melhoramentos na navegação fluvial*

\* Pesquisa financiada pelo CNPq e FAPESC.

com o Paraguai; Itajaí ao planalto serrano; e Blumenau a Florianópolis. Estes seriam os grandes troncos ferroviários, sem contar os inúmeros ramais e ligações locais. Como se sabe, os projetos nunca foram executados. A concessão feita para construir uma ferrovia no Vale do Itajaí, que resultou na Estrada de Ferro Santa Catarina, está dentro deste movimento de expansão, especulação e manias ferroviárias no Brasil.

## 2. Colonização e comunicação

Para possibilitar a instalação dos imigrantes nas colônias catarinenses, necessitava-se de três suportes básicos: financiamento governamental, terras disponíveis e companhias colonizadoras. A manutenção dos imigrantes nas colônias exigia a abertura de vias de comunicação para manter a colônia em contato com os portos catarinenses, condição necessária para escoar a produção mercantil (GOULARTI FILHO, 2002). No sul, o canal de navegação fluvial que ligava Jaguaruna a Laguna, e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina mantinham as colônias em contato com o porto de Laguna. No norte, a construção da Estrada Dona Francisca integrou o porto de São Francisco do Sul às colônias do planalto norte. E no Vale do Itajaí, a Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau, por meio do rio Itajaí-açu, colocava Blumenau em contato com o porto de Itajaí.

Do ponto de vista das vias de comunicação, a localização da colônia Blumenau também obedecia a uma estratégia locacional, pois, entre Itajaí, cidade portuária, e Blumenau, o rio Itajaí-açu é plenamente navegável. Antes da fundação da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau em 1878, a comunicação com Itajaí era feita por “picadas” que margeavam o rio, ou por pequenas embarcações. Para as colônias que ficavam mais a oeste de Blumenau, a comunicação também era feita apenas por “picadas”, uma vez que neste trecho o rio apresenta

fortes correntezas. Os núcleos coloniais de Hammonia, Aquidaban e Bela Aliança ficavam praticamente isolados de Blumenau.

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. 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 para frente o transporte fluvial já era feito pela companhia de navegação.

## 3. Concessões, manias especulativas e projetos iniciais

A primeira tentativa oficial de construir uma ferrovia que passasse pelo Vale do Itajaí foi expressa na Lei Estadual nº 179 de 08 de outubro de 1895, que concedeu a Carlos Fabris o privilégio para construir uma estrada de ferro que partisse de São Francisco do Sul, passando por Joinville, seguindo até Blumenau e terminando no Estreito, em Florianópolis (SANTA CATARINA, 1897a). Em boa medida, este traçado estava pautado no projeto da estrada de ferro que sairia de São Francisco do Sul, passando por Joinville e Blumenau, chegando a Itajaí (RELATÓRIO, 1890). Fabris transferiu esta concessão à Sociedade Colonizadora Hanseática, que deveria iniciar as obras em seguida, algo impossível devido ao baixo volume de recursos financeiros e de crédito disponíveis pela Sociedade (RICHTER, 1992). Neste mesmo ano de 1895, no dia 14 de outubro, foi aprovada a Lei Estadual nº 193, que autorizou o governador a contratar um cidadão ou uma empresa para construir uma estrada de ferro entre Itajaí e Brusque (SANTA CATARINA, 1897a). A Lei Estadual nº 240 de 13 de outubro de 1896, concedeu privilégio a

José Courau para construir uma ferrovia que partisse da Lagoa de Saguassú (São Francisco do Sul), passando por Joinville e terminando em Jaraguá do Sul. Também foi concedido a Courau o direito de preferência para a construção de um prolongamento desta estrada até os municípios de São Bento do Sul e Blumenau (SANTA CATARINA, 1897b).

No final do século XIX, duas concessões estaduais demarcaram claramente a intenção de o governo construir uma ferrovia no Vale do Itajaí. A primeira foi com base na Lei Estadual nº 265 de 25 de setembro de 1897, que concedeu ao cidadão Friedrich von Ockel o privilégio para construir uma ferrovia elétrica ou a vapor entre a cidade de Blumenau e a localidade de Aquidaban (SANTA CATARINA, 1898). No ano seguinte, o privilégio

foi ampliado para que esta ferrovia fosse estendida até a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), no meio oeste catarinense (SANTA CATARINA, 1899). Ockel chegou até realizar uma solenidade oficial em dezembro de 1899 para iniciar as obras da ferrovia (KORMANN,

1995). No bojo da especulação ferroviária, Ockel vendeu a concessão da estrada de ferro para a Sociedade Colonizadora Hanseática por 18.000 marcos, que mais tarde foi declarada caduca (RICHTER, 1992).

A segunda concessão foi com a Lei Estadual nº 354, de 07 de outubro de 1898, que, especulando em torno das ferrovias em Santa Catarina, também permitiu a construção de uma outra estrada de ferro na região. Esta lei fez a seguinte concessão a A. W. Sellin:

Art. 1º Fica concedido ao cidadão A. W. Sellin, ou à companhia que organizar, privilégio por 90 anos para a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita que,

partindo do ponto mais conveniente do Aquidaban, no município de Blumenau, atravessasse o Rio Itajaí-açú, passe pelo vale do Rio Hercílio (Braço do Norte) e vá ao Rio Negro, em uma distância de cento e cinquenta quilômetros, mais ou menos. (SANTA CATARINA, 1899, p. 65)

Também foi concedida a preferência para a construção do prolongamento até Porto União. Sellin era diretor da Colônia Hansa, organizada pela Sociedade Colonizadora Hanseática, de propriedade alemã, que estava centralizando todas as concessões e privilégios para a construção de uma ferrovia no Vale do Itajaí.

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. Segundo Richter (1992), o governo catarinense e o Ministério da Viação e Obras Públicas começaram a exigir da Sociedade Colonizadora Hanseática o início das obras da ferrovia. Para tanto, a Sociedade Colonizadora tratou de realizar acordos com a Alemanha para financiar as obras ferroviárias. Para tal, foi formado um truste entre a Sociedade Colonizadora, bancos e empresas, que fundaram, em Berlim, no dia 02 de fevereiro de 1907 a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC). Neste ínterim, foi editado o Decreto Estadual nº 225, de 26 de setembro de 1904, que concedeu a Harry H. von Skinner, membro de uma das firma que formavam o truste alemão:

O privilégio para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo da cidade de Blumenau, se dirija a povoação Hammonia e daí a margem esquerda do Rio Negro, em frente a vila do mesmo nome e de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente da estrada concedida vá encontrar o caminho que de Curitiba se dirige ao Rio Negro (SANTA CATARINA, 1910, p. 8).

Blumenau crescia e ampliava o comércio local com sua *hinterland* e com outros centros urbanos maiores

Mais tarde foi também concedido o privilégio para estender os trilhos até a EFS-PRG e um ramal para Brusque. Skinner, especulando em torno da concessão, transferiu-a para Sociedade Colonizadora Hanseática por 20.000 marcos, que a transferiu para a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina (RICHTER, 1992; MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1913).

Um telegrama enviado ao governador Gustavo Richard, pelo diretor da EFSC Carl Góes, marca definitivamente o fim dos entraves para dar início à construção:

Blumenau 28/06/1907 - Exmo Governador do Estado, tenho a honra de comunicar a V. Exa que a construção da estrada de ferro de Blumenau a Hammonia, conforme telegrama recebido hoje de Berlim, está definitivamente resolvida, começando o mais breve possível (SANTA CATARINA, p. 31, 1907).

Após várias concessões feitas pelo governo federal na isenção de tarifas alfandegárias e pela Prefeitura Municipal de Blumenau, na compra de terrenos e desapropriações, as obras finalmente começaram em 02 de dezembro de 1907 pela empreiteira Hermann Bachstein & Arthur Koppel. Foram envolvidos na construção em torno de 1.500 trabalhadores, que eram recrutados em toda a região, inclusive alguns vieram da Europa (RICHTER, 1992). O primeiro trecho que liga Blumenau a Warnow, com 30.686 km, foi inaugurado no dia 03 de maio de 1909; o segundo, até Aquidaban, no km 50.094, foi entregue no dia 1º de julho; e o trecho até a estação Hansa, no km 69.700, foi entregue no dia 1º de outubro (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1919, anexo 6).

#### 4. Início das operações

O início das operações da EFSC marca também o início das dificuldades financeiras da empresa, que passou a operar com déficit.

A concessão previa estender a linha tronco para leste, chegando ao porto de Itajaí, e, para oeste, ao cruzamento com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), que deveria seguir até o rio Peperý-Guassú, na fronteira com a Argentina. A extensão da linha era condição *sine qua non* para a sobrevivência financeira da Companhia. Já no relatório governamental de setembro de 1910, ou seja, um ano após a inauguração da ferrovia, encontramos a seguinte passagem:

A receita da companhia a contar de maio do corrente ano, foi de 81:325\$860 contra uma despesa de 90:139\$720. Como se vê a empresa não teve resultado para o capital empregado, mas é de crer que, se prolongar os trabalhos até Itajaí e a serra, como pretende, e muito especialmente, se o planalto for atingido, as receitas sejam remuneradas (SANTA CATARINA, 1910, p. 29).

Num requerimento enviado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, em setembro de 1910, pela Companhia EFSC relatando a dificuldades enfrentadas, temos a seguinte passagem que reafirma a citação acima:

Diante do déficit na exploração da linha construída e entregue ao tráfego e na qual a Companhia empregou 5.000 contos de réis, parece fora de dúvida que não poderá, sem maior auxílio do governo, prosseguir na construção da linha (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1910<sup>a</sup>, p. 1-2)

Para gerar resultados positivos, necessariamente deveriam ser estendidas as linhas ferroviárias para leste e oeste; porém, a Companhia não tinha mais recursos. O dilema era: como ser rentável sem fazer novos investimentos? Estender a ferrovia até a fronteira com a Argentina, segundo o requerimento, seria uma forma de fortalecer a presença do capital alemão no Brasil, que era uma “arma de defesa contra os trustes ferroviários, perigo de que a imprensa tan-

to tem tratado”<sup>1</sup> (COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1910, p. 3). Os alemães estavam dispostos a investir na EFSC, desde que o governo brasileiro lhes garantisse os mesmos favores concedidos à Estrada de Ferro Goiás, para emissão de título de juro de 4%, para o pagamento dos trabalhos de construção contratados pela própria Companhia.

Internamente havia uma disputa entre a EFSC e a EFSPRG, pois ambas pretendiam ligar o litoral catarinense ao extremo oeste. É bom lembrar que a EFSPRG pertencia a *Brazil Railway Company* (BRC), do poderoso truste Farquhar, que naquele momento já era dono de toda a malha ferroviária do Paraná. A EFSPRG saiu na frente do projeto do ramal partindo de Porto União chegando

ao porto de São Francisco do Sul; portanto, colocava o meio oeste catarinense em contato com o litoral. Pelo ramal seria escoada a produção de madeira do meio oeste e de erva-mate do planalto norte. Para o governo federal, o objetivo de integrar o litoral catarinense com o interior

seria cumprido, além disso o porto de São Francisco do Sul tinha melhor acesso e calado do que o de Itajaí. Não valeria a pena alocar mais recursos numa ferrovia deficitária, como era a EFSC, numa região que não era exportadora e, do ponto de vista nacional, tinha um baixo fluxo mercantil.

Quando foi elaborado o pedido de novos favores feito pela EFSC ao governo federal, o trecho entre São Francisco do Sul e Hansa (atual Corupá), com extensão de 96,1 km já estava concluído (SECRETARIA GERAL DOS NEGÓCIOS DO ESTADO DE SANTA

CATINA, 1911). Apesar das recomendações contrárias feitas por engenheiros do Ministério, que propunham o prolongamento da EFSC de Itajaí à fronteira com a Argentina em vez da EFSPRG, as obras do ramal da EFSPRG continuavam (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1910b e 1910c).

Diante da crescente dificuldade financeira enfrentada pela EFSC e da falta de perspectiva de que haveria novos auxílios financeiros do Estado para ampliar a linha, foi recomendado pelos diretores da EFSC, que seu patrimônio fosse incorporado pela Rede Ferroviária Paraná-Santa Catarina<sup>2</sup>, que controlava as linhas Paranaguá-Curitiba-Ponta Grossa, Itararé-Marcelino Ramos e São Francisco do Sul-Corupá, todas pertencentes à BRC. Em Santa Catarina, a BRC também controlava a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (EDFTC) e o porto de Imbituba. Naquele momento, incorporar a EFSC à BRC era garantia de que realmente haveria a extensão das linhas e de que as dificuldades financeiras seriam sanadas.

A solicitação feita pela EFSC ao Ministério para conceder-lhe os mesmos privilégios da Estrada de Ferro Goiás não foi aceita. Porém, a Lei nº 2.356 de 1910 (que fixou as despesas gerais da União, no artigo 32) e o Decreto nº 9.155 de 1911 autorizaram a incorporação da EFSC à BRC, que ficaria responsável pelo prolongamento das linhas. Segundo o Ministério, esta incorporação seria um “ato de maior acerto” (MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1911).

Como a EFSC era tão-somente uma pequena ferrovia local, com 69,7 km, não interessou à BRC incorporá-la ao seu patrimônio. Na avaliação da Secretaria Geral de Negócios de Santa Catarina (1915, p. 190), a “Estrada de Ferro Santa Catarina não passa

Para o governo federal, o objetivo de integrar o litoral catarinense com o interior seria cumprido

<sup>1</sup> O truste referido era o Sindicato Farquhar, que detinha o privilégio para construir a EFSPRG.

<sup>2</sup> Mais tarde, em 1930, a Rede Ferroviária Paraná-Santa Catarina, foi encampada pelo governo federal e transformada na Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPRSC).

atualmente de uma via férrea municipal, servindo apenas à zona muito limitada do município de Blumenau”. Além de ser uma ferrovia municipal, era também “uma simples e dispendiosa estrada colonial” (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1918, p. 6).

Houve mais uma tentativa de entregar a ferrovia ao governo federal, conforme contrato realizado no dia 02 de abril de 1913; porém, a “dispendiosa ferrovia” continuava nas mãos da Companhia alemã (INSPETORIA FEDERAL DE ESTRADAS, 1914, p. 2). Em função da Primeira Guerra Mundial, quando o Brasil declarou a Alemanha como nação inimiga, uma comissão militar ocupou a EFSC e o Decreto nº 12.907 de 1918 definiu sem efeito os contratos realizados entre a União e a Companhia. No ano seguinte, todo o material da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau também foi requisitado e entregue à EFSC. Finalmente, o Decreto nº 15.152 de 1921 arrendou a EFSC, os prolongamentos e a seção fluvial ao governo do estado de Santa Catarina, por um prazo de trinta anos.

## 5. Expansão da linha

Quando o governo estadual assumiu o controle da EFSC em dezembro de 1922, a Companhia tinha a concessão para prolongar a linha para leste, até o porto de Itajaí, e para oeste, até a fronteira com a Argentina. O Decreto nº 15.152 de 1921, que autorizou a celebração do contrato de arrendamento entre a União e o governo do estado de Santa Catarina, também autorizou o prolongamento da ferrovia até a Barra do Rio Trombudo. O trecho da localidade de Subida até Lontras era o mais difícil para ser vencido, é onde ficam os patamares do Alto Rio Itajaí<sup>3</sup>.

Segundo o Diretor da EFSC, Oscar Barcellos, no primeiro relatório de 1918, após a incorporação, o prolongamento da ferrovia seria condição necessária para a sua manutenção:

Não me furtarei ao desejo de insistir, mais uma vez, na necessidade de iniciar, com a possível brevidade, a construção dos prolongamentos da estrada para aqui melhorar, com o desenvolvimento do tráfego as condições de economia ferroviária e ampliar a atividade desta diretoria cingida hoje é administração de uma linha de pequena extensão. (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1918, p. 34)

Os trabalhos de construção começaram em 1923 e, de acordo com o Decreto nº 16.110 do mesmo ano, deveriam iniciar no km 62.870, da linha de tráfego, e o km 10.100 do seu prolongamento até a barra do Rio Trombudo, numa variante de 15.286 km (MINSITÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1925, p. 117). A construção deste trecho foi o mais difícil de toda a ferrovia. Foram mobilizados para abertura deste pequeno trecho 2.000 trabalhadores, que enfrentavam as situações sanitárias mais hostis, provocadas principalmente pelas constantes chuvas.

Devido a incessante estação pluviosa, altos cortes de formação xisto-argilosa, contendo enormes blocos de granito, alguns taludados economicamente, têm produzido inúmeros e colossais desmoronamentos. Por outro lado, a persistência do estado sanitário, ocasionado a média de 20% de trabalhadores fora do serviço e conseqüente êxodo e dificuldade em engajar novos. (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1927, p. 11).

E para completar a situação, os subempreiteiros exauriram seus recursos rapidamente e ficaram sem caixa para fazer os pagamen-

<sup>3</sup> Até 1929, o ponto final da ferrovia era na localidade da Hammonia (Ibirama), que se transformou num ramal, e a linha tronco seguiu até Rio do Sul.

tos regulares dos trabalhadores (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1928).

Dada a lentidão das obras e a dificuldade para liberar as verbas, o diretor da EFSC, Joaquim José de Souza Breves Filho, fez o seguinte apelo ao governador:

Jamais poderia imaginar que ao fim de nove anos de gestão nesta estrada estivesse ela, infelizmente, ainda tão distanciada de seu objetivo capital [...]. É interessante constatar que nos primeiros seis anos de minha gestão, de 1920 a 1925, a receita da Estrada de Ferro Santa Catarina tenha duplicado, e, decorrido um decênio terá quadruplicado, havendo apenas sido acrescido de 20 quilômetros. [...] Urge tirar esta pequena estrada do isolamento em que permanece. (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1928, p. 5)

Após seis anos de obras, o trecho entre Subida e Lontra, com apenas 20 km, foi inaugurado no dia 1º de maio de 1929. Neste ínterim, entre o início das obras e a inauguração, também foi aprovado o Decreto nº 17.114 de 1925, que autorizou a construção do trecho entre Blumenau e Itajaí, numa extensão de 48,179 km, cujas obras foram iniciadas em maio de 1926 e paralisadas no ano seguinte (SANTA CATARINA, 1930). Nos anos de 1930, as obras foram atacadas em duas frentes: uma em direção leste, até Itajaí, e outra em direção oeste, até Rio do Sul e Barra do Rio Trombudo. Em 1937, as obras de extensão da linha haviam se intensificado mais para oeste, e após esta data seguiram para leste.

Completando o trecho Subida-Lontra, ficou mais fácil seguir com as obras. No dia 28 de dezembro de 1933, a ferrovia chegou em Rio do Sul, numa extensão de 24,0 km a partir de Lontras. No ano seguinte, no dia 07 de janeiro, foi entregue o ramal até Ibi-

rama, com mais 3,0 km. Até a Barra do Rio Trombudo, mais 7,0 km, as obras ficaram a cargo do Departamento Nacional de Estrada de Ferro, que as concluiu no dia 24 de julho de 1937 (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, Relatórios Anuais 1936-1951).

Após a conclusão da expansão para oeste, 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<sup>4</sup>. 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 muito limitados para financiar um projeto desta natureza (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, Relatórios Anuais, 1936-1951; SANTA CATARINA, Mensagens 1938-1956).

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. Entre 1945 e 1962, a economia catarinense estava num rápido processo de ampliação e diversificação da base produtiva. Por um lado, a indústria têxtil, de alimentos, madeireira e carbonífera ampliavam sua produção, integrando-se cada vez mais ao mercado nacional; por outro, a economia diversificou-se, surgindo a indústria de papelão e pasta mecânica, cerâmica e metal-mecânica. A demanda por infra-estrutura social básica aumentava exponencialmente; com relação a transportes, seria mais rápido pavimentar rodovias e atender às pressões do capital do que apostar na construção lenta de ferrovias (GOULARTI FILHO, 2002).

<sup>4</sup> Vale a pena destacar as dificuldades para construir a ponte sobre o rio Itajaí-Açú e para fazer o aterro nas extensas áreas alagadiças.

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, Mensagens 1938-1956).

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 Guarimirim, conforme o Plano Nacional de Viação de 1964 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA, 1962a, p. 3).

## 6. Concorrência com a rodovia

Desde o momento em que a EFSC foi projetada, levar seus trilhos até o porto de Itajaí seria a única maneira de livrá-la dos constantes déficits. A integração com o planalto serrano e meio oeste, segundo os relatórios da EFSC, colocaria as duas regiões em contatos com o porto, permitindo escoar a produção de madeira e a pecuária. O que seria prioritário: a) estender os trilhos até meio oeste, onde estava a região exportadora de madeira, e colocá-la em contato com Blumenau? b) ou completar a ligação Itajaí-Blumenau? Por algumas vezes as obras foram atacadas nas duas frentes,

mas a falta de recursos impedia de seguir concomitantemente.

A ligação ferroviária de Lages com Itajaí contemplava os interesses das duas oligarquias catarinenses da época: Ramos, de Lages, e Konder-Bornhausen, de Itajaí. Até 1945, Nereu Ramos era o interventor catarinense, e fazia questão que a ferrovia chegasse a Lages. Entre 1950 e 1955, Irineu Bornhausen foi governador, e foi justamente no seu mandato que a EFSC chegou a Itajaí.

Para se livrar dos constantes déficits, a medida mais urgente seria desativar a seção fluvial da EFSC, pois seus equipamentos e todo o material estavam obsoletos e exigiam constante manutenção. Desde a incorporação, em 1919 até sua extinção, em 1954, esta seção nunca gerou saldos positivos. Porém, o governo estadual a mantinha funcionando por compreender que a navegação fluvial era importante e era uma eficiente via de comunicação entre as colônias Hansa e Blumenau com o porto de Itajaí. Nos anos de 1930, a EFSC começou a enfrentar a concorrência com quatro companhias privadas de navegação e com o transporte rodoviário.

Como a chegada da ferrovia ao porto de Itajaí estava demorando, os madeireiros exportadores que vinham do planalto serrano, sobretudo após 1945, tinham que buscar soluções imediatas para escoar a produção. Levar a madeira a Rio do Sul para ser transportada por trem até Blumenau e depois pelo rio até Itajaí estava se tornando um empecilho, e o mercado consumidor cada vez mais exigia agilidade nas entregas (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1938). Além do transporte de mercadoria, estava surgindo o transporte coletivo de passageiros, que fazia as viagens mais rápidas. Para enfrentar

---

*A integração com o planalto serrano e meio oeste, colocaria as duas regiões escoando a produção de madeira e pecuária*

---

a concorrência, a EFSC, em 1936, organizou a seção rodoviária, com a compra de dois caminhões e dois ônibus.

A facilidade, rapidez e comodidade são requisitos de notória relevância na moderna indústria dos transportes. Assim, além de podermos estabelecer uma linha regular de transporte rodoviário entre esta cidade, a de Itajaí, e, possivelmente, as de Florianópolis e Brusque, bem assim, o serviço de entrega, porta a porta, em Blumenau e Itoupava Seca, é de todo conveniente destinarmos um ou dois caminhões para o transporte de mercadoria entre Nova Breslau, Nova Brenen e estação de Hammonia, cuja distância é de 16 a 20 quilômetros. Pois, a concorrência de caminhões que vem sofrendo esta estrada é mais intensa na zona de Hammonia, onde estão localizadas as principais fábricas de laticínios (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1937, p. 5)

Utilizando os caminhões para transportar os produtos da zona agrícola da região, as lanchas da seção fluvial ficariam liberadas para transportar somente a madeira. No entanto, em 1942, a seção rodoviária já começou a apresentar resultados negativos, tendência que se manteve durante toda a sua existência.

Como já não havia mais esperança de que os trilhos chegassem à fronteira com a Argentina; para a Diretoria da EFSC, bastava apenas uma integração microrregional.

Feita esta ligação [Blumenau-Itajaí], cuja urgência não é demais encarecer, seria então a Estrada prolongada para o interior, em busca da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Construídas mais as ligações do km 10 do trecho Itajaí-Blumenau com Brusque e de Blumenau com Bananal [Guaramirim], perlustrando o vale do Massaranduba, estaria a Estrada de Ferro Santa Catarina integrada no seu verdadeiro traçado, trazendo para esta enorme região do Estado benefícios incalculáveis e cujo

futuro desenvolvimento só mesmo tal iniciativa poderá determinar (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1942, p. 2)

O problema dos constantes déficits das ferrovias, a falta de manutenção de extensão da rede e a concorrência com o transporte rodoviário era uma questão nacional. Para se ter uma idéia, em 1970 havia 32.000 km de ferrovia no Brasil, a mesma extensão de 1930. O Brasil dos anos 1950 e 1960 já era um país rodoviário. Na execução do Plano de Metas houve um aumento de 995 km de ferrovias, enquanto que as rodovias federais e estaduais ampliaram em 36.414 km (LESSA, 1983). Somente em Santa Catarina, entre 1955 e 1965, as rodovias pavimentadas passaram de 34 km para 535 km e em 1970 já eram 1.194 km (GOULARTI FILHO, 2002). A lentidão na construção do prolongamento da EFSC se dava concomitante com a expansão acelerada das rodovias no Brasil. No Relatório da EFSC de 1949 há a seguinte observação:

A concorrência rodoviária tira a maior parte do volume da madeira que é transportada àquele porto. De fato, os caminhões vêm baixando o frete e atualmente quase acompanham as tarifas da Estrada, quando, há uns 2 anos passados, a relação era de 1 para 4. Junta-se a tal situação as operações que a madeira tem de sofrer em Blumenau para ser baldeada para caminhões ou embarcações fluviais. (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1949, p. 2).

A previsão era que o transporte ferroviário seria “facilmente vencido pelas facilidades do caminhão”, que recebia a madeira nos depósitos de origem e a entregava nos depósitos de destino (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1949, p. 2). A receita caía, e as tarifas não poderiam ser reajustadas para não perder mais clientes.

Quando a ferrovia chegou em Itajaí, o porto estava em obras, que foram concluídas

somente em 1956. Os problemas de assoreamento e de falta de cais para atracar navios maiores eram constantes (GOULARTI FILHO, 2006). Porto e ferrovia não se completavam, o que não impediu a integração econômica entre as duas regiões. Além do mais:

Os caminhões vêm desviando pela BR-2 [atual BR-116 – trecho catarinense pavimentado na segunda metade dos anos de 1950] quase todo volume de madeira que deveria ser carregado pela Estrada de Ferro Santa Catarina, com saída pelo porto de Itajaí. Estas madeiras são levadas para Paranaguá, Rio e São Paulo mediante oneroso custo (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA, 1962b, p. 2).

Com o fim da reserva de araucária no meio oeste e oeste catarinense, a exploração da madeira a partir de 1945 concentrou-se mais no planalto serrano. A construção de Brasília consumiu grande parte da produção madeireira serrana entre 1957 e 1961, que era toda transportada pela BR-116. Na segunda metade dos anos de 1960, a araucária na região de Lages dava claros sinais de esgotamento, e para completar, o Instituto Brasileiro de Defesa Florestal (IBDF) começou a proibir o corte da araucária, incentivando o reflorestamento. O corte de madeira reflorestada a partir do final dos anos de 1960 já estava ocorrendo no planalto norte e no Alto Vale do Rio do Peixe, cujo transporte era feito também pela BR-116 ou pelo ramal Porto União-São Francisco do Sul (LAGO, 1968).

Os déficits continuaram mesmo com a chegada da ferrovia no cais do porto de Itajaí. A falta de integração com o Tronco Sul (TS), a concorrência com o transporte rodoviário e o início da crise na economia madeireira lageana fizeram aumentar ainda mais os déficits da EFSC. Por fim, em 1968, foi concluída a pavimentação da BR-470, que liga o Vale do Itajaí ao planalto serrano.

## 7. Desativando a ferrovia

Desde que as ferrovias começaram a ser construídas no Brasil, a partir de 1854, a participação do Estado, por meio de garantia de juros ou pela encampação foi constante. Num dos primeiros escritos monográficos sobre ferrovias no Brasil, escrito por Cristiano Benedito Ottoni, diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), publicado em 1859, temos a seguinte passagem sobre a participação do Estado no sistema ferroviário:

Que o Estado deve ser o proprietário de suas principais linhas de comunicação interna é princípio que não pode sofrer contestação séria. Tão grandes interesses se ligam à circulação pelas vias públicas; a indústria do transporte tem relações tão imediatas com quase todos os fenômenos da vida social, que a dominação perpétua de uma das grandes artérias por qualquer interesse privado pode em muitos casos até prejudicar o exercício da soberania. (OTTONI, 1859, p. 108)

Os privilégios eram concedidos, os juros garantidos, as companhias eram formadas e as ferrovias construídas, porém, logo em seguida, ou algum tempo depois, dada a incapacidade de manter os altos custos e em função do baixo fluxo mercantil, a pedido de seus proprietários, as ferrovias eram encampadas pelo Estado. Em 1889, o Estado já era proprietário de 34,0% da malha ferroviária brasileira (QUEIROZ, 1999), e, em 1907, mesmo com toda a expansão privada, a participação estatal era de 45,0% (CANO, 1990). Após a Segunda Guerra, praticamente toda a malha ferroviária já era estatal e, com a criação da RFFSA, 1957, a gestão do sistema foi unificada.

Portanto, fazer da EFSC uma companhia estatal, em 1918, fazia parte do movimento geral da economia e da política da época. Seria uma garantia de que a ferrovia

continuará funcionando com possibilidade de expansão. Além do mais, com a Primeira Guerra, todos os contratos realizados com firmas alemãs no Brasil foram suspensos.

A estatização da EFSC não garantiu que as finanças da companhia fossem equilibradas. Durante os sessenta anos de existência da EFSC, 48 foram deficitários e 12 superavitários (Anexo 1). A expansão dos ramais era apontada como a única possibilidade de reduzir os constantes déficits. O que se assistia com a colocação de novos dormentes era justamente o contrário. A chegada da ferrovia em Itajaí, em 1954, foi uma grande frustração, pois os déficits começaram a aumentar vertiginosamente, chegando ao ponto de as despesas representarem 10,09 vezes o valor das receitas. A promessa de que a extensão

até o porto iria agilizar o transporte da madeira tornou-se um pesadelo. Para termos uma idéia, em 1946, 69,07% da madeira embarcada no porto de Itajaí chegavam pela EFSC, já, em 1957, passou para 10,42%. Em 1942, foram transportadas 59.032 t de madeira pela ferrovia; em

1952, passou para 51.040; e, em 1962, para 12.944 t. Nas últimas duas décadas, apostava-se mais no transporte de fécula e amido do que no de madeira.

Analisando a série estatística de 1913 a 1970 (Anexo 2), podemos observar que o volume de carga transportada vai aumentando até o final da década de 1940. A partir deste momento, há uma rápida reversão da tendência. Com relação ao número de passageiros a reversão ocorre no início dos anos de 1960. Os dados apontam que nos anos de 1950, a EFSC estava demonstrando claros sinais de insustentabilidade financeira futura. A margem de manobra que o governo estadual tinha para reverter esta situação era quase nula.

Na realidade, a RFFSA sempre foi deficitária, e a medida encontrada para reduzir os saldos negativos foi “desativar os trechos antieconômicos”. Onde havia rodovia que suprisse a necessidade de transporte regional, as ferrovias deveriam ser desativadas, se possível com a retirada dos trilhos. Para termos uma idéia, em 1958 a extensão das linhas no Brasil da RFFSA era de 28.728 km, em 1968 já era de 24.864 km, uma queda de 13,45% (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA, 1964; 1974). Em Santa Catarina, em 1969, somente da EFDTC, foram retirados os trilhos do trecho Criciúma-Araranguá; em 1973 os da BR-101-Laguna; e após as cheias da bacia do Rio Tubarão, em 1974, os trilhos até Orleans não foram repostos. O transporte de passageiro também foi sendo abandonado em vários trechos ferroviários no país. Ou seja, na segunda metade dos anos de 1960, dentro do ajuste fiscal promovido pelo governo federal, o sistema ferroviário brasileiro passou por uma profunda reestruturação.

Com a expansão rodoviária e com os crescentes déficits da ferrovia, em 1956, a pedido do governo do estado de Santa Catarina, o governo federal encaminhou um projeto de lei ao Congresso Nacional para rescindir o contrato de arrendamento da EFSC (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA, 1960). No dia 5 de maio de 1959 (Lei nº 3.561 de 1959), o governo estadual colocou a EFSC à disposição da RFFSA e, a pedido, o contrato de arrendamento foi rescindido. O governo estadual, prevendo a insustentabilidade da ferrovia, livrou-se de um problema, conforme os dados financeiros e econômicos vinham apontando (Anexo 1 e 2). Há que se destacar que neste momento o governo estadual já estava administrando o porto de São Francisco do Sul (APSFS) e as Centrais Elétricas de Santa Catarina (CELESC), que demandavam grandes volumes de recursos financeiros. Naquele momento era mais estratégico investir no porto e na distribuição de energia do que numa

*A carga transportada aumenta até o final da década de 1940. A partir deste momento, há uma rápida reversão da tendência*

ferrovia, uma vez que os transportes estavam sendo supridos pelas rodovias.

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 (Anexo 2). No dia 22 de julho de 1964, foi inaugurado o último trecho da EFSC, de 18 km, ligando Trombudo Central a São João de Agrolândia, faltavam apenas 70 km para ligá-la com o TS. Logo após a inauguração do trecho, ocorreu um forte temporal que prejudicou a linha e, devido à “impossibilidade do Departamento Nacional de Estradas de Ferro em conservá-la, por falta de recursos específicos, o tráfego no trecho Trombudo Central-São João foi suspenso” (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA, 1964, p. 1). Era o sinal de que a política de erradicação dos trechos deficitários também atingiria a EFSC. A partir de 1964 aumenta o déficit, a queda no volume de carga e passageiros transportados e a redução do quadro de trabalhadores (Anexos 1 e 2).

Em janeiro de 1968, a RFFSA determinou que a EFSC deveria ser desativada, pois era deficitária e não havia mais condições de fazer a sua manutenção com recursos próprios. Apesar das inúmeras resistências de parlamentares locais, prefeitos, alguns empresários e de promessas do Ministro dos Transportes Mário Andreazza de que a ferrovia não seria desativa, no dia 13 de maio de 1971 foi realizada a última viagem da locomotiva da EFSC.

O trecho de Blumenau a Itajaí começou a ser construído em 1926 e foi entregue somente em 1954, ou seja, 28 anos de longa espera para ligar as duas importantes cidades do Vale do Itajaí: uma industrial e outra portuária. Tarde demais para enfrentar a concorrência com os caminhões. O governo estadual fez um trabalho hercúleo de 28 anos para concluir a expansão para leste, e cinco

anos após, em 1959, o contrato de arrendamento da ferrovia foi rescindido, ficando a EFSC sobre controle da RFFSA.

## 8. Considerações finais: déficits e desenvolvimento regional

É muito comum encontrar estudos sobre a formação socioeconômica do Vale do Itajaí, principalmente de Blumenau, que associa ao bom desempenho econômico da região a presença de imigrantes europeus e da pequena produção mercantil (MAMIGONIAN, 1965). Junta-se a esta visão a forte ideologia do trabalho e a ética protestante dos colonos imigrantes e a parcimônia como fontes originárias da riqueza individual e, por extensão, de todo o Vale (HERING, 1987).

É bom lembrar que a colônia privada de Blumenau tornou-se oficial (de responsabilidade do Estado) em 1862, e que ela deslanchou somente após a entrada da segunda leva de imigrantes após 1880, patrocinada pelo Estado.

A ligação de Blumenau com o porto de Itajaí após 1878 passou a ser feita regularmente pela Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau, que era uma empresa privada até 1917, quando foi encampada pelo Estado. A ligação entre a colônia Hansa e Blumenau era feita por estrada. Com a construção da EFSC, as mercadorias produzidas na colônia Hansa poderiam chegar por via férrea em Blumenau e depois seguir por via fluvial até Itajaí. Em ambas as colônias eram produzidos e comercializados madeira, laticínios, derivados de suínos, cereais e manufaturados (principalmente têxteis). Parte da produção era escoada para as cidades de Desterro, São Paulo e Rio de Janeiro. Nos anos de 1920, o comércio com a praça de São Paulo intensificou-se (BOSSLE, 1988). Esse comércio foi fonte de acumulação para a região do Vale,

---

*O trecho de Blumenau a Itajaí começou a ser construído em 1926 e foi entregue somente em 1954*

---

com destaque para a indústria têxtil, que chegou no início dos anos 1960, com característica de um oligopólio competitivo.

Os transportes fluviais e ferroviários foram fundamentais para a acumulação do comércio e da indústria local, que permitiam escoar a produção até o porto de Itajaí. Além de ambas as modalidades, a partir de 1937 a EFSC passou a operar também

com a seção rodoviária, com dois ônibus de passageiro e dois caminhões. Todas as três modalidades operavam com déficit, coberto pelo tesouro estadual. Somente após 1945 começou a intensificar o transporte rodoviário privado com maior regularidade. Sendo assim, também reside nos déficits da EFSC o bom desempenho econômico do Vale do Itajaí.

### Anexo 1: Resultados financeiros da Estrada de Ferro Santa Catarina 1910-1970

Ano	Receita (A)	Despesa (B)	Resultado (C)	B/A
1910 (maio a outubro)	81:325\$860	90:139\$720	-8:814\$140	1,1084
Maio 1910-Abril 1911	82:320\$390	103:577\$070	-21:320\$390	1,2582
1912	110:705\$930	125:278\$910	-14:572\$980	1,1316
1913	126:276\$010	229:636\$230	-103:360\$240	1,8185
1914	129:412\$420	293:136\$482	-163:724\$062	2,2651
1915	116:350\$285	322:251\$283	-205:900\$953	2,7697
1916	120:828\$689	310:384\$037	-189:556\$652	2,5688
1917	139:791\$451	314:221\$619	-174:430\$168	2,2478
1918	141:183\$142	370:841\$934	-229:658\$792	2,6267
1919	232:214\$268	359:216\$753	-127:002\$485	1,5469
1920	263:142\$560	414:015\$980	-150:873\$420	1,5734
1921	260:213\$562	454:334\$204	-194:120\$642	1,7460
1922	308:938\$872	470:375\$166	-161:436\$294	1,5226
1923	357:512\$970	368:237\$638	-10:724\$713	1,0300
1924	513:572\$933	535:326\$138	-21:753\$205	1,0424
1925	552:930\$439	593:176\$393	-40:246\$393	1,0728
1926	517:188\$154	573:595\$646	-56:407\$646	1,1091
1927	661:073\$311	637:403\$648	23:669\$627	0,9642
1928	701:224\$465	611:636\$320	89:588\$145	0,8722
1929	905:159\$434	795:156\$730	110:002\$704	0,8785
1930	744:796\$147	852:624\$468	-107:828\$321	0,8735
1931	633:240\$921	679:551\$651	-46:310\$730	0,9318
1932	695:850\$894	690:212\$11	5:638\$783	1,0081
1933	825:472\$791	797:980\$254	27:493\$463	0,9667
1934	1.095:615\$839	1.094:733\$609	882\$230	0,9992
1935	1.178:521\$000	1.210:916\$871	-32:395\$871	1,0275
1936	1.377:969\$900	1.394:541\$200	-16:571\$300	1,0120

1937	1.604:028\$500	1.520:350\$178	83:678\$322	0,9478
1938	1.636:388\$500	1.637:099\$100	-710:\$600	1,0004
1939	1.800:966\$700	1.793:841\$300	7:125\$400	0,9960
1940	1.698:703\$800	1.714:351\$600	-24:647\$800	1,0092
1941	1.905:580\$700	1.923:091\$462	-17:510\$762	1,0092
1942	2.154.376,20	2.133.608,00	20.768,20	0,9904
1943	2.705.342,10	2.573.559,00	131.783,10	0,9513
1944	3.913.831,80	3.619.683,20	294.148,60	0,9248
1945	4.675.508,30	4.190.484,40	485.023,90	0,8963
1946	4.740.773,20	5.010.930,70	-270.157,50	1,0570
1947	4.133.000,00	6.348.000,00	-2.215.000,00	1,5359
1948	4.272.836,40	6.106.780,00	-1.833.943,60	1,4292
1949	3.868.755,00	7.781.955,40	-3.913.200,40	2,0115
1950	4.769.000,00	8.383.000,00	-3.614.000,00	1,7578
1951	7.058.297,70	9.467.511,40	-2.409.213,70	1,3413
1952	4.592.000,00	8.921.000,00	-4.329.000,00	1,9427
1953	4.557.000,00	13.341.000,00	-8.784.000,00	2,9276
1954	4.016.372,30	14.042.298,70	-10.025.926,40	3,4963
1955	10.791.716,50	22.562.613,40	-11.770.896,90	2,0907
1956	12.515.000,00	33.751.000,00	-21.236.000,00	2,6968
1957	14.394.000,00	43.428.000,00	-29.034.000,00	3,0171
1958	17.661.000,00	69.337.000,00	-51.676.000,00	3,9260
1959	19.320.000,00	107.301.000,00	-87.981.000,00	5,5539
1960	20.978.000,00	145.264.000,00	-124.286.000,00	6,9246
1961	27.323.000,00	242.562.000,00	-215.239.000,00	8,8776
1962	33.669.000,00	339.861.000,00	-306.192.000,00	10,0942
1963	55.457.000,00	625.789.000,00	-570.332.000,00	11,2842
1964	138.872.000,00	1.174.003.000,00	-1.035.131.000,00	8,4538
1965	171.814.000,00	1.488.074.000,00	-1.316.260.000,00	8,6610
1966	203.915.000,00	1.829.937.000,00	-1.626.022.000,00	8,9740
1967	265.089,00	2.271.367,00	-2.006.278,00	8,5683
1968	271.253,00	2.027.700,00	-1.756.447,00	7,4753
1969	907.000,00	3.073.000,00	-2.166.000,00	3,3881
1970	1.102.000,00	3.493.000,00	-2.391.000,00	3,1697

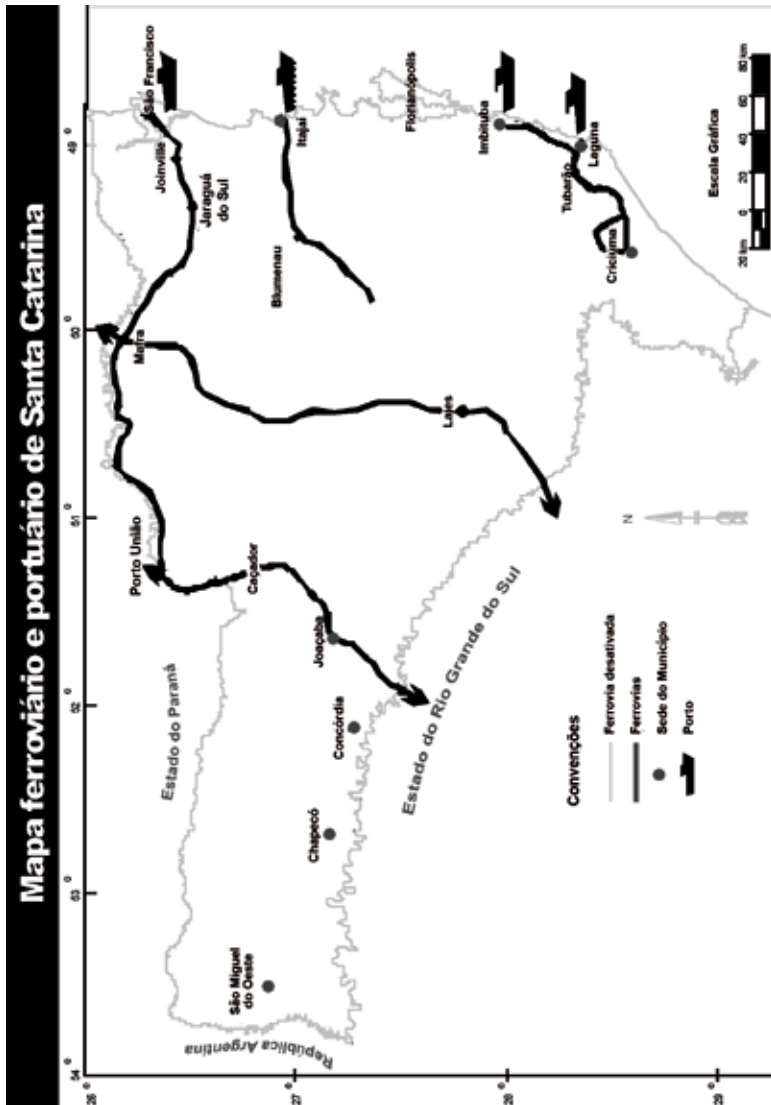
Fonte: Relatórios da EFSC; Relatórios da RFFSA; Mensagens do Governo do Estado; Relatório de Secretaria; Kroetz, 1975.

## Anexo 2: Número de trabalhadores, transporte de mercadorias e passageiros da Estrada de Ferro Santa Catarina 1913-1970

Ano	Trabalhadores	Mercadorias (t)	Passageiros (transporte de passageiros a qualquer distância)	Ano	Trabalhadores	Mercadorias (t)	Passageiros (transporte de passageiros a qualquer distância)
1913	79	8.881	33.351	1942	363	92.676	192.364
1914	84	8.348	37.999	1943	364	103.351	249.000
1915	85	7.348	33.023	1944	361	133.206	316.623
1916	84	9.873	39.664	1945	352	112.397	356.119
1917	85	8.906	50.256	1946	371	105.388	384.717
1918	119	9.080	41.814	1947	351	76.731	308.000
1919	135	13.645	68.403	1948	371	121.033	241.467
1920	127	13.814	76.792	1949	391	65.984	238.596
1921	123	12.412	78.935	1950	393	101.895	235.572
1922	132	17.968	74.146	1951	426	155.241	233.077
1923	121	22.897	77.563	1952	430	71.473	240.000
1924	134	33.568	97.050	1953	429	78.435	242.981
1925	170	35.720	101.688	1954	433	53.645	246.000
1926	142	31.544	94.930	1955	498	119.503	504.191
1927	137	35.003	91.050	1956	495	80.572	401.000
1928	143	77.799	80.475	1957	495	61.764	372.235
1929	167	45.521	71.389	1958	520	74.590	419.426
1930	182	38.367	58.220	1959	520	62.180	463.915
1931	161	33.993	45.432	1960	545	55.975	508.405
1932	159	42.601	89.507	1961	545	49.810	597.000
1933	194	53.023	97.285	1962	531	36.374	420.000
1934	230	64.927	178.618	1963	532	30.100	486.000
1935	261	66.819	197.704	1964	533	44.111	478.000
1936	269	73.157	193.480	1965	501	26.322	267.000
1937	277	79.386	209.630	1966	476	23.579	191.000
1938	294	78.013	232.249	1967	448	17.148	171.000
1939	312	91.863	242.782	1968	429	13.910	199.000
1940	315	76.312	223.904	1969	403	49.917	268.000
1941	345	86.451	252.650	1970	386	59.914	183.000

**Fonte:** Estatística das estradas de ferro do Brasil 1910-1959; Anuário estatístico da RFFSA 1962-1971.

Anexo 3:



## Referências bibliográficas

### Livros, teses e monografias

- BLUMENAU EM CADERNOS. Dados relacionados com a construção da Estrada de Ferro Santa Catarina. Blumenau, tomo X, n. 5, maio/1969.
- BOSSLE, Ondina Pereira. *História da industrialização catarinense: das origens à integração no desenvolvimento brasileiro*. Florianópolis: CNI/FIESC, 1988.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1990.
- CHANCELLOR, Edward. *Salve-se quem puder: uma história da especulação financeira*. São Paulo: Companhia das letras, 2001.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.
- \_\_\_\_\_. A construção e modernização do porto de Itajaí. In: *Anais da XX Jornadas de Historia Económica*. Mar del Plata, 2006.
- HERING, Maria Luiza Reunax. *Colonização e indústria no Vale do Itajaí: o modelo catarinense de desenvolvimento*. Blumenau: Editora da FURB, 1987.
- KORMANN, Edith. *Blumenau: arte, cultura e as histórias de sua gente*. Blumenau: VER, volume II.
- KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1960*. Curitiba: UFPR/Depto de História, 1975 (Dissertação de mestrado).
- LAGO, Paulo Fernando. *Santa Catarina: a terra, o homem e a economia*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1968.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. *Ferrovias no Brasil 1870-1920. História Econômica e História de Empresas*. São Paulo: ABPHE; Hucitec, v. 8, n. 1, jan-jun/2005.
- MAMIGONIAN, Armen. *Estudo geográfico das indústrias de Blumenau*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, n. 3, v. 27, 389-481, jul-set/1965.
- OTTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil*. *História Econômica e História de Empresas*. São Paulo: ABPHE; Hucitec, v. 2, n. 1, 1999.
- RICHTER, Klaus. *A Sociedade Colonizadora Hanseática de 1897 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau*. Blumenau: Editora da FURB; Florianópolis: Editora da UFSC, 1992.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira 1850-1930*. São Paulo: Hucitec, 1986.
- THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: história da ferrovia no contestado*. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

### Relatórios e documentos avulsos.

- ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA. *Requerimento – Documento avulso*. Blumenau, 24 de setembro de 1910.
- \_\_\_\_\_. *Relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Diretor Oscar Barcellos*. Blumenau, 1918.
- \_\_\_\_\_. *Relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Diretor Oscar Barcellos*. Blumenau, 1919.
- \_\_\_\_\_. *Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor José Palhano de Jesus no ano de 1921*. Blumenau: Tipografia Baumgarten, 1921.
- \_\_\_\_\_. *Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor Joaquim José de Souza Breves Filho no ano de 1922*. Blumenau: Tipografia Baumgarten, 1922.

- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor Joaquim José de Souza Breves Filho no ano de 1924. Blumenau: G. A. Koehler, 1924.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor Joaquim José de Souza Breves Filho no ano de 1926. Blumenau: G. A. Koehler, 1926.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor Joaquim José de Souza Breves Filho no ano de 1927. Blumenau: Tipografia Carl Wahle, 1927.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor Joaquim José de Souza Breves Filho no ano de 1928. Blumenau: Tipografia Carl Wahle, 1928.
- \_\_\_\_\_. Relatório sobre a situação econômico-financeira e outros assuntos anexos de abril de 1936. Blumenau, 1936.
- \_\_\_\_\_. Relatório sobre a situação econômico-financeira e outras notas agosto de 1937. Blumenau, 1937.
- \_\_\_\_\_. Memorial apresentado ao Interventor do Estado pelo Diretor Humberto Paranhos Pederneiras sobre a construção do trecho Blumenau-Gaspar. Blumenau, 1938.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Interventor do Estado pelo Diretor Francisco de Abreu e Lima Júnior do 1º semestre de 1937. Blumenau, 1937.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Interventor do Estado pelo Diretor Humberto Paranhos Pederneiras do ano de 1941. Blumenau, 1942.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Interventor do Estado pelo Diretor Humberto Paranhos Pederneiras do ano de 1942. Blumenau, 1943.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Interventor do Estado pelo Diretor Humberto Paranhos Pederneiras do ano de 1943. Blumenau, 1944.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Interventor do Estado pelo Diretor Humberto Paranhos Pederneiras do ano de 1944. Blumenau, 1945.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Diretor Humberto Paranhos Pederneiras do ano de 1945. Blumenau, 1946.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Diretor Antônio Victorino Ávila Filho do ano de 1946. Blumenau, 1947.
- \_\_\_\_\_. Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina de 1948. Blumenau, 1948.
- \_\_\_\_\_. Relato do exercício de 1949 e dados estatísticos anexos. Blumenau, 1949.
- \_\_\_\_\_. Relatório referente ao ano de 1951. Blumenau, 1951.
- INSPETORIA FEDERAL DAS ESTRADAS. Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina – Documento avulso 10 de junho de 1914. Rio de Janeiro: MVOF, 1914.
- MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Requerimento – Documento avulso. Rio de Janeiro: Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, 14 de novembro de 1910a.
- \_\_\_\_\_. Requerimento – Documento avulso. Rio de Janeiro: Diretoria Geral da Viação e Obras Públicas, 7 de dezembro de 1910b.
- \_\_\_\_\_. Exposição de motivos do Decreto nº 9.155 de 29 de novembro de 1911. Rio de Janeiro, 1911.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro José Barbosa Gonçalves. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.
- \_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Ministro Francisco Sá ano de 1923. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SA. Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1962a.
- \_\_\_\_\_. Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1962b.

\_\_\_\_\_. *Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1964.

\_\_\_\_\_. *Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1965.

\_\_\_\_\_. *Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1967.

\_\_\_\_\_. *Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1968.

\_\_\_\_\_. *Relatório da Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: 14ª Divisão/SC Regional Sul, 1969.

\_\_\_\_\_. *Estradas de ferro no Brasil e no Mundo*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Documentação, 1958.

\_\_\_\_\_. *Anuário estatístico da RFFSA*. Rio de Janeiro: Divisão de Estatística e Documentação 1964 a 1988.

\_\_\_\_\_. *Monografia das unidades de operação: Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Divisão de Estatística e Documentação, 1965.

\_\_\_\_\_. *Estrada de Ferro Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística e Cálculo Mecânico, 1960.

RELATÓRIO da estrada de ferro de São Francisco as colônias Blumenau e Itajahy, passando por Joinville e Dona Francisca. Rio de Janeiro, 8 de maio de 1890 (Documento Avulso – Assinado por Carlos Bloomer R. e Tito da Silva Paranhos)

### Leis decretos

SANTA CATARINA. *Coleção das leis do Estado de Santa Catarina 1895*. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1897a.

\_\_\_\_\_. *Coleção das leis do Estado de Santa Catarina 1896*. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1897b.

\_\_\_\_\_. *Coleção das leis do Estado de Santa Catarina 1897*. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1898.

\_\_\_\_\_. *Coleção das leis do Estado de Santa Catarina 1898*. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1899.

\_\_\_\_\_. *Decretos e atos do poder executivo de 1904 a 1910*. Florianópolis: Tipografia O Dia, 1910.

BRASIL. Lei nº 2.356 de 31 de dezembro de 1910. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 9.155 de 29 de novembro de 1911. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 10.818 de 18 de março de 1914. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 12.907 de 06 de março de 1918. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 13.539 de 09 de abril de 1919. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 15.152 de 02 de dezembro de 1921. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 16.110 de 31 de julho de 1923. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 17.114 de 11 de novembro de 1925. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Lei 771 de 21 de julho de 1949. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Lei 3.561 de 5 de maio de 1959. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 47.920 de 12 de março de 1960. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto 49.758 de 31 de dezembro de 1960. Brasília: Senado Federal. Disponível em <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em: 31 de maio de 2006.

### **Mensagens governamentais e relatórios de secretarias**

SANTA CATARINA. Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo Governador Gustavo Richard em 1907. Florianópolis: Tipografia do O Dia, 1907.

\_\_\_\_\_. Mensagem enviada ao Congresso Representativo pelo Governador Gustavo Richard em 1910. Florianópolis: Livraria Moderna, 1910.

\_\_\_\_\_. Sinopse apresentada ao Congresso Representativo pelo Governador Vidal José de Oliveira Ramos em 1914. Florianópolis: Tipografia do O Dia, 1914.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada a Assembléia Legislativa pelo Governador em Exercício Antonio Vicente Bulcão Vianna em julho de 1930. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1930.

\_\_\_\_\_. Mensagem do Interventor Nereu Ramos do ano de 1938. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1938.

\_\_\_\_\_. Mensagem do Interventor Nereu Ramos do ano de 1939. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1939.

\_\_\_\_\_. Mensagem do Interventor Nereu Ramos do ano de 1940. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1940.

\_\_\_\_\_. Mensagem do Interventor Nereu Ramos do ano de 1942. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1942.

\_\_\_\_\_. Mensagem do Interventor Nereu Ramos do ano de 1943. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1943.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Aderbal Ramos da Silva em 1948. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1948.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Aderbal Ramos da Silva em 1950. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1950.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Irineu Bornhausen em 1951. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1951.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Irineu Bornhausen em 1952. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1952.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Irineu Bornhausen em 1954. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1954.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Irineu Bornhausen em 1955. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1955.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Jorge Lacerda em 1956. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1956.

\_\_\_\_\_. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Governador Jorge Lacerda em 1957. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1957.

SECRETARIA GERAL DOS NEGÓCIOS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. Relatório apresentado ao Governador pelo Secretario Fulvio Aducci em julho de 1914. Florianópolis: Tipografia do Estado, 1915.

\_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Secretario Fulvio Aducci do ano de 1916. Florianópolis: Tipografia do D'ó Dia, 1917.

\_\_\_\_\_. Relatório apresentado ao Governador do Estado pelo Secretario Fulvio Aducci em maio de 1918. Florianópolis: Tipografia do O Dia, 1918.

### **Pesquisa realizada nas seguintes instituições:**

Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Clube dos Engenheiros, Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima e Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

Brasília: Ministério dos Transportes

Curitiba: Biblioteca Pública Estadual, Arquivo Estadual do Paraná e Universidade Federal do Paraná

Florianópolis: Arquivo Estadual de Santa Catarina, Universidade Federal de Santa Catarina, Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina

Rio do Sul: Arquivo Histórico Municipal e Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Blumenau: Arquivo Histórico Municipal e Universidade Regional de Blumenau

Itajaí: Arquivo Histórico Municipal e Universidade do Vale do Itajaí

### **Entrevistas realizadas**

Luiz Carlos Henkels – Memorialista ferroviário de Indaial, 21 de novembro de 2005.

Germano Emílio Purnhagem – Fundação Tremtur de Rio do Sul, 22 de novembro de 2005.

Catia Dagnoni – Fundação Cultural de Rio do Sul, 22 de novembro de 2005.