

A FERROVIA DO CONTESTADO



HISTÓRICO

A Ferrovia do Contestado tem mais de um século de história. O resumo histórico da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, no Vale do Rio do Peixe, tem marcos relevantes, que assim podem ser pontuados:

1. Em 1887, o engenheiro João Teixeira Soares projetou o traçado da estrada-de-ferro com 1.403 km de extensão, entre Itararé (SP) e Santa Maria (RS), para ligar as províncias de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul pelo interior, possibilitando a ligação da então capital Federal (Rio de Janeiro) às regiões fronteiriças do Brasil com a Argentina e o Uruguai.
2. Em Santa Catarina, a ferrovia atravessaria o Meio-Oeste, na sua parte mais estreita, entre os rios Iguaçú (ao Norte) e Uruguai (ao Sul), marginando o Rio do Peixe em $\frac{3}{4}$ da sua extensão, assim cortando o território conhecido como “Contestado”, na época objeto da Questão de Limites Paraná-Santa Catarina.
3. A 9 de novembro de 1889, seis dias antes da Proclamação da República, o Imperador D. Pedro II fez a concessão desta estrada-de-ferro a Teixeira Soares, ato que foi ratificado a 7 de abril de 1890 pelo Marechal Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República.

4. Para levantar o capital necessário à construção, junto a investidores europeus, em 1890 Teixeira Soares criou a Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens. Já em 1891, a concessão do trecho Itararé-Rio Uruguai foi transferida para a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil. A seguir, em 1894, esta concessão passou outra empresa, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. O trecho do Rio Uruguai a Santa Maria permaneceu com a Compagnie Chemins de Fer, o qual em 1896 foi privatizado pelo Estado do Rio Grande do Sul.

5. Somente em 1895 foram aprovados os estudos definitivos e completos da ferrovia entregue à Cia. São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), num total de 941,88 quilômetros de extensão, entre Itararé (SP) e o Rio Uruguai. A construção começou no sentido norte-sul em 1897, e o trecho de 264 km entre Itararé e o Rio Iguaçu (em Porto União), foi concluído em 1905.

6. Em 1907 teve início a construção dos primeiros 50 km, do trecho no Território Contestado, de Porto União em direção ao Sul, suspensa em 1908. Pela demora, neste ano, a Cia. São Paulo-Rio Grande recebeu ultimato do governo federal para concluir toda a extensão até o Rio Uruguai, em dois anos, sob pena de perda da concessão.

7. Em 1908, o empreendedor norte-americano Percival Farquhar assumiu a concessão, integrando a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande à holding Brazil Railway Company. Esta mesma holding havia criado a Southern Brazil Lumber & Colonization Company em Três Barras, para a exploração da madeira da Floresta da Araucária na região.

8. A empresa contratou o engenheiro Achilles Stenghel para a ousada empreitada, e este chamou mais 4.000 homens, assim tendo sido recrutado um total de 8.000 trabalhadores em todo o País e, inclusive, no exterior, que foram distribuídos ao longo dos 372 quilômetros do traçado.

9. O primeiro trecho, com 103 km entre Porto União e Taquaral Liso, passando pelas estações de São João (Matos Costa) e de São Roque (Calmon), foi inaugurado em 3 de abril de 1909 pelo Presidente da República, Affonso Augusto

Moreira Penna, no local onde foi construída a Estação Presidente Penna (existente até hoje).

10. A 1º de maio de 1910, foram inauguradas as estações de Rio Caçador (Caçador), de Rio das Antas, de Rio das Pedras (Videira) e de Pinheiro Preto. Em 1º de setembro deste ano, inauguraram-se as estações de Rio Bonito (Tangará), Barra de São Bento (Luzerna) e de Herval (Herval d'Oeste e Joaçaba). A 20 de outubro, foi aberta a estação de Rio Capinzal (Capinzal e Ouro) e no dia 29 do mesmo mês as estações de Rio do Peixe (Piratuba e Ipira), Volta Grande e Rio Uruguai. No outro lado do rio, a estação de Marcelino Ramos foi inaugurada a 29 de outubro.

11. Concluída a ponte provisória (de madeira) sobre o Rio Uruguai, a “Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande” foi solenemente inaugurada dia 17 de dezembro de 1910. Mas, a ponte foi levada pela enchente de maio de 1911 e a nova, metálica, somente ficou pronta em 1912 (a mesma que existe até hoje), possibilitando então, finalmente, o tráfego de trens entre os quatro Estados do Sul.

12. A epopéia liderada por Achilles Stenghel em Santa Catarina resultou na construção de 15,5 quilômetros de trilhos por mês, ou seja, 516,6 metros por dia, utilizando 8.000 trabalhadores, os quais, na inexistência de maquinaria, usaram as mãos, pés, picaretas, enxadas, dinamite e carrinhos-de-mão para erguer a sinuosa linha no Vale do Rio do Peixe, ao custo de 30 mil contos de réis, ou seja, pouco mais de três milhões de libras esterlinas, um valor três vezes superior ao inicialmente previsto (de 11.160 contos de réis) para o trecho.

13. Como para a construção a União garantiu à companhia uma subvenção de 30 contos de réis por quilômetro construído e mais o pagamento de juros de 6% ao ano sobre o total investido, a empresa alongou ao máximo a linha, por curvas desnecessárias, assim economizando (e lucrando) em obras de artes, como cortes, aterros, pontes, viadutos e túneis não construídos. Por isso, diz-se que a estrada foi construída “por metro”.

14. Nas proximidades do único túnel construído no trecho (100 metros), na época, em Pinheiro Preto, em outubro de 1909 aconteceu o primeiro assalto a um

trem-pagador no Brasil, quando o bando de Zeca Vacariano matou os guardas e roubou trezentos contos réis.

15. A Cia. EFSPRG constituiu uma subsidiária, a Brazil Development & Colonization Company, para promover o loteamento e colonização das terras marginais aos trilhos com imigrantes europeus, iniciando ainda em 1910 pelas estações de Rio do Peixe (Piratuba) e de Rio das Antas. Os planos foram interrompidos em 1914, por causa da I Grande Guerra Mundial, na Europa, e pela deflagração da Guerra do Contestado, aqui.

16. De acordo com os termos da concessão, a empresa ganhou do governo um total de 15.894 km² de terras, que deveria vender a título de colonização. Pelo trecho catarinense no Contestado, a EFSPRG recebeu 6.696 km² de terras, equivalentes a 276.694 alqueires.

17. Depois da Guerra do Contestado e depois da assinatura do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina, em 1917 foram retomados os planos de colonização, desta vez por intermédio de empresas colonizadoras (gaúchas) particulares, que compraram da Cia. EFSPRG grandes áreas e as dividiam em colônias.

18. As terras, na grande maioria, foram ofertadas e vendidas a colonos italianos, alemães e poloneses das colônias velhas do Rio Grande do Sul, já descendentes dos imigrantes pioneiros. Estes egressos realizaram o fluxo migratório, em levas que se estenderam até por volta de 1940.

19. Nas sedes destas colônias, a partir das estações ferroviárias, nasceram as vilas de São João (Matos Costa), Calmon, Rio Caçador e Santelmo (Caçador), Rio das Antas, Perdizes e Vitória (Videira), Pinheiro Preto, Rio Bonito (Tangará), Bom Retiro (Luzerna), Herval d'Oeste, Barra Fria (Lacerdópolis), Rio Capinzal (Capinzal) e Ouro, Rio do Peixe (Piratuba) e Ipira, hoje importantes cidades do Meio-Oeste.

20. Durante anos e anos, a ferrovia foi o único meio de comunicação e transporte que ligava o Vale do Rio do Peixe ao restante do Brasil. Além dos passageiros, ela transportava as riquezas aqui produzidas (madeiras e alimentos) e abastecia as

comunidades com as mercadorias compradas nos grandes centros do País. Pela região, diariamente transitavam diversas linhas de trens – o direto e o misto – inclusive internacionais, ligando Buenos Aires ao Rio de Janeiro. As composições trafegavam à média de 20-30 km/hora.

21. Dominado pela corrupção, todo complexo da Brazil Railway havia entrado em concordada em 1917. Já em 1940, transcorridos os 50 anos do prazo da concessão dada em 1890, juntamente com todos os bens do Sindicato Farquhar, o governo federal encampou esta estrada-de-ferro, revertendo-a para a autarquia Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC), a qual, em 1957, somadas a outras autarquias, veio a constituir a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), com 100% das ações pertencentes à União.

22. A partir de 1960, aos poucos as velhas locomotivas a vapor, carinhosamente chamadas pelo povo de “Maria-Fumaça”, foram sendo substituídas por máquinas a diesel. Com a abertura de estradas rodoviárias, perdendo a competitividade de fretes, também a partir de então começou a cair o movimento de trens na Ferrovia do Contestado, a ponto de já nos anos 70 ser paralisado totalmente o transporte de passageiros. Sem faturamento, a Ferrovia do Contestado entrou em processo de deterioração.

23. Em 1996, a malha ferroviária vinculada à 5ª Superintendência Regional (Paraná e Santa Catarina) da Rede Ferroviária Federal S/A foi privatizada, passando para a empresa Ferrovia Sul Atlântico S/A, com sede em Curitiba, com a promessa de revitalização.

24. Em 1998, a Ferrovia Sul Atlântico S/A foi transformada em América Latina Logística S/A - ALL, empresa que, desinteressando-se economicamente pela exploração do trecho, suspendeu o tráfego de trens e desativou totalmente a Linha Sul.

25. No ano de 2002, a Linha Sul, entre os rios Iguazu e Uruguai revelou-se totalmente abandonada pela empresa ALL.

A PRIMITIVA ESTAÇÃO RIO CAÇADOR

Ao longo do trecho da ferrovia entre os rios Iguaçu e Uruguai, a então COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE construiu diversas estações de “parada-de-trem”.

As primeiras estações, todas de construção em madeira, obedeciam a uma planta - padrão, e eram classificadas, neste trecho, como de 3ª e de 2ª categorias.

Este modelo, como o da ESTAÇÃO DE RIO CAÇADOR, era o de 2ª categoria, pois além da comodidade para os passageiros, possuía ambiente separado para cargas, e servia também de residência do Agente designado.

Em dois pavimentos, com a estrutura toda em madeira de pinho e imbuia, sustentava-se em plataforma de pedras retangulares (basalto).



Entre 1908 e 1910, a cada 25 quilômetros de Linha Sul, no trecho de 372 Km. entre os rios Iguaçu e Uruguai, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande construiu estações de parada-de-trens, que também serviriam, mais tarde, como escritórios da Brazil Development & Colonization Com, outra subsidiária da Brazil Railway Company, para levar adiante os planos de colonização das terras marginais aos trilhos. Aqui, em 1934, a primitiva Estação de Rio Caçador, destruída por

incêndio nos anos 40, que inspirou a construção do prédio-sede do Museu do Contestado.