

## ESTUDO DA MALHA FERROVIÁRIA DE UNIÃO DA VITÓRIA – PR E PORTO UNIÃO - SC

Felipe Rocha Lino - UNIUV<sup>1</sup>

Jackson Ecks - UNIUV<sup>2</sup>

Joviano Sokacheski - UNIUV<sup>3\*</sup>

Professor Orientador: Tiago Kogut<sup>4</sup>

Modalidade de apresentação: Comunicação Oral

### INTRODUÇÃO

O estudo que aqui se apresenta tem como intuito principal realizar uma análise sobre a história da ferrovia e todos os motivos que levaram praticamente à extinção e a possibilidade de reativação da malha ferroviária de União da Vitória - PR e Porto União - SC, considerando viabilidade, custos, economia para a região e benefícios. O início da construção da ferrovia Itararé–Uruguai foi em 1889, quando João Teixeira Soares obteve a concessão para a construção da estrada de ferro, podendo usufruir dos recursos presentes nas terras marginais à ferrovia, cerca de 30 km para cada lado da linha. Após algumas transferências da concessão à empresa *Brazil Railway Company*, empresa fundada em Oregon nos Estados Unidos e comandada pelo empresário norte-americano *Percival Farquhar*, assumiu a construção. Nesse meio tempo novos decretos reduziram a faixa de domínio da concessão “para o equivalente ao produto da multiplicação da extensão da linha por 18 km, nove para cada lado, até o limite máximo de 15 km em cada direção.” (THOMÉ, 1995, p.53). Quando a empresa de *Trust Farquhar* assumiu a construção da ferrovia Itararé–Uruguai iniciava-se a construção do trecho União da Vitória–PR ao Rio Uruguai, região que naquele período se encontrava intocada. A antiga companhia responsável pela construção da ferrovia, Companhia Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, já possuía a autorização do governo federal de explorar toda a madeira nessa faixa de domínio, entretanto foi Farquhar quem mais usufruiu desse direito, criando a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, responsável pela exploração da madeira e a colonização das marginais da ferrovia. Segundo Nodari (1999), a ferrovia cortou extensas áreas coloniais do Sul do Paraná e trouxe a colonização de vastas regiões, consideradas pouco colonizadas, do Oeste de Santa Catarina, em que anos antes essas terras estavam em disputa com a Argentina, na chamada questão de Palmas ou Misiones. Atualmente, os ramos que passam por Porto União da Vitória encontram-se em péssimas condições. Segundo ANTF (Associação Nacional dos Transportes Ferroviários), o ramo que liga Irati a Porto União se encontra extinto, não podendo mais ser utilizado, pois toda a sua estrutura não existe mais. Os ramos Mafra–SC a Porto União–SC e Porto União–SC ao Rio Grande do Sul que se encontram em desuso, podem ser reativados, entretanto estão nas mesmas condições de conservação do ramo até Irati. O governo atual não mostra interesse na região em estudo. Segundo Programa de Investimentos em Logística do Governo Federal, nenhum investimento será feito nesses ramos, tendo em mente que não existem ligações entre regiões que tenham grande

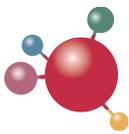
---

<sup>1</sup> Acadêmico do 10º semestre do Curso de Engenharia Civil da Uniuv. E-mail: ec.felipe.lino@uniuv.edu.br

<sup>2</sup> Acadêmico do 10º semestre do Curso de Engenharia Civil da Uniuv. E-mail: ec.ecks@uniuv.edu.br

<sup>3</sup> Acadêmico do 10º semestre do Curso de Engenharia Civil da Uniuv. E-mail: ec.joviano.sokacheski@uniuv.edu.br

<sup>4</sup> Professor da UNIUV e pesquisador na área de Formação de Professores. E-mail: prof.tiago@uniuv.edu.br



movimentação de carga e ao alto investimento necessário para a reconstrução das estradas, construção de novas pontes, estações, outra questão que ajuda a estrada de ferro não ser reaberta é a flexibilidade do transporte rodoviário, devido ao tipo de economia presente na região, em que, na maior parte das vezes, os produtos confeccionados aqui são levados por caminhões onde já ocorre a entrega em cada ponto de descarga.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GERAL**

Analisar a situação da malha ferroviária de União da Vitória–PR e Porto União–SC para uma possível reativação.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- a) Verificar a situação atual da ferrovia;
- b) Analisar uma possível reativação da ferrovia.

## **METODOLOGIA**

O tipo de pesquisa, em relação aos objetivos, pode ser considerada exploratória, pois tem como finalidade proporcionar maior familiaridade com o problema, tornando-o mais explícito e facilitando na construção de hipóteses; e descritiva, pois descreve as características de uma população, registra, analisa e interpreta os fenômenos atuais, objetivando conhecer seu funcionamento no presente. Para o desenvolvimento da pesquisa exploratória, realizou-se um levantamento bibliográfico, para contextualizar teoricamente o objeto de estudo. Para dar conta desse processo, foi empregada a técnica da pesquisa bibliográfica, que oferece meios para definir e resolver não somente problemas já conhecidos, como também explorar novas áreas, e permite o reforço paralelo pela análise de suas pesquisas ou manipulação de suas informações. O acervo bibliográfico para a realização da presente pesquisa foi constituído por pesquisa da literatura especializada, disponível nas bibliotecas; além de artigos técnicos e teses pertinentes, disponíveis em formato físico e meio eletrônico.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Com as atuais condições da malha ferroviária, não se torna viável uma intervenção, devido à falta de interesse do governo; custos elevados na reativação dos trechos da região; baixo fluxo de cargas; cidades próximas aos trilhos, causando vibrações as estruturas existentes. Sendo assim, fica evidente que não estamos inseridos nos atuais traçados dos projetos ferroviários, e para que seja viável uma reforma nessas linhas, precisamos atrair indústrias ou reforçar as que já existem para ter o que transportar.

## **REFERÊNCIAS**

ANTF. **Sistema Ferroviário de Carga**. Disponível em:

<<http://www.antf.org.br/images/2015/informacoes-do-setor/mapa/mapa-ferroviario-brasileiro-agosto-de-2014-m.jpg>>. Acesso em: 8 jul 2015.

\_\_\_\_\_. **Ferrovias de Carga do Brasil**. Disponível em:

<[http://www.antf.org.br/images/stories/pdfs/mapa\\_24ago2012\\_19h10.pdf](http://www.antf.org.br/images/stories/pdfs/mapa_24ago2012_19h10.pdf)>. Acesso em: 8 jul 2015.

\_\_\_\_\_. **Visitando trecho extinto da Itararé-Uruguaí**. Disponível em:

<<https://epxx.co/artigos/pontagrossa.php>>. Acesso em: 8 jul 2015.



\_\_\_\_\_. **ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A.** Disponível em: <<http://www.antf.org.br/index.php/associadas/all/all-america-latina-logistica-malha-sul-sa>>. Acesso em: 8 jul 2015.

\_\_\_\_\_. **Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.** Disponível em: <<http://www.antf.org.br/index.php>>. Acesso em: 8 jul. 2015.

MACHADO, P. P. **Lideranças do contestado:** a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.

NODARI, E. S. **A renegociação da etnicidade no oeste de Santa Catarina (1917-1954).** Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: PUC-RS, 1999.

THOMÉ, N. **Trem de Ferro:** história da ferrovia no contestado. 2.ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

THOMÉ, N. **Ciclo da Madeira:** história da devastação da Floresta da Araucária e do desenvolvimento da indústria madeireira em Caçador e na região do contestado no século XX. Caçador: Imprensa Universal, 1995.