

FORMULÁRIO 2

ARQUITETURA FERROVIÁRIA **(PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO)**

(Estações ferroviárias (cargas e passageiros), pontes, pontilhões, túneis, elevados construídos no início do século XX, máquinas e equipamentos rodantes, trilhos e dormentes, etc.)



MUNICÍPIO: Ibirama.

Denominação do Local: Ponte Metálica da Estrada de Ferro.

Nome e endereço do Proprietário Atual: Prefeitura de Ibirama e Prefeitura de Apiúna.

Nome dos proprietários Anteriores e Datas de Propriedade do Imóvel: Estrada de Ferro Santa Catarina e Rede

Ano de construção: 1909.

Endereço de Localização do Imóvel: BR-470, Km 121, trevo de acesso à Ibirama.

Importância do Imóvel para a Coletividade: atende à população da Ressaca (Apiúna) composta de 260 pessoas que necessitam dirigir-se a Ibirama e outras cidades da região. Permite o acesso, também, dos caminhões que comercializam pedras extraídas no local.

Breve histórico do Imóvel: Inaugurada em 01/10/1909, foi desativada em 1971.

Possui 102 metros de comprimento em vãos de 42 e de 60 metros com 178 ton. de aço erguida em seis semanas. Na época da inauguração da ferrovia era a maior obra de engenharia da região do Vale do Itajaí.

Uso Original do Imóvel: permitia a passagem dos trens da Estrada de Ferro Santa Catarina procedentes de Blumenau com parada em Hansa e, posteriormente, em Ibirama.

Uso Atual do Imóvel: permite a passagem de veículos e pedestres.

Proposta de Uso para o Imóvel:

Estado de Conservação Atual do Imóvel: ótimo. Foi inteiramente reformada em 2005 pelo Consórcio Empresarial Salto Pilão, com a substituição de 13 ton. de chapas de aço a um custo de R\$ 280.000,00.

Caso o Imóvel passou por alguma reforma, descrever como e quando foi feita a mesma e quais os materiais que foram utilizados nessa (s) reforma (s) (tijolo, cimento, argamassa, etc.) Foi inteiramente reformada em 2005 pelo Consórcio Empresarial Salto Pilão, com a substituição de 13 ton. de chapas de aço, substituição de piso em madeira, construção de passarela para pedestres e novo sistema de iluminação, a um custo de R\$ 280.000,00.

Observações Gerais/Curiosidades sobre o Imóvel: depois de desativada, a rede vendeu a ponte para o ferro velho Puff, de Blumenau, que nunca retirou-a, pois a comunidade de Ibirama impediu os trabalhos ameaçando os empregados contratados para tal. Ver texto que detalha relatos sobre a ponte.

Nome e assinatura do Agente Cultural: Wilde Bauner

Data de Preenchimento do Formulário: 02/06/2006

A grande ponte metálica

Saindo da parada da Subida, no Km 63, a linha da Estrada de Ferro Santa Catarina transpunha a pequena ponte de ferro de 20 metros sobre o Ribeirão local e, por cerca de 6 quilômetros, margeava o Rio Itajaí-Açú, até alcançar a confluência do Rio Itajaí do Oeste com o Itajaí do Norte (ou Rio Hercílio), onde propriamente começa o Itajaí-Açú.

Para atender o projeto estabelecido pelo consórcio formador da estrada de Ferro Santa Catarina e os interesses da Colonizadora Hanseática, os engenheiros projetaram a construção de imensa ponte ferroviária de 102 metros de comprimentos, transpondo o Braço Oeste do Itajaí.

Transpondo esta ponte, chegava-se ao ponto final da rodovia, na Estação de Hansa, edificada a menos de 300 metros além, próximo do trevo rodoviário hoje existente, entre a BR-470 e a rodovia SC-421, de acesso a Ibirama.

Pode parecer estranho o fato de se ter construído uma ponte desta envergadura, somente para atingir a outra margem do Rio Itajaí. Entretanto os fatos apontam para o interesse alemão de, no futuro, estender a ferrovia na direção Norte, até a cidade de Rio Negro, na divisa com o Paraná, interligando-se com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, através do ramal de São Francisco do Sul. A intenção acabou nunca se viabilizando.

A construção desta ponte demandou boa parte do ano de 1909. Como ainda não havia ligação ferroviária até o local da construção, os materiais básicos (madeira, cimento e pedras) para o início da obra, foram transportados por carroções puxados por mulas.

A obra praticamente iniciou com uma pequena ponte auxiliar de madeira para locomoção dos operários e com as enscadeiras nos locais dos pilares auxiliares. Quatro tiveram que ser construídos para suportar os andaimes de madeira sobre os quais seriam erguidas as vigas metálicas a serem rebitadas no próprio local.

Simultaneamente foram erguidos os três pilares definitivos, um em cada cabeceira além do central, este fixado sobre uma grande laje de pedra quase sempre descoberta e existente no próprio leito do rio. Este pilar dividiu a ponte em dois segmentos, sendo um de 42 e outro de 60 metros.

Com a chegada dos trilhos e das composições de serviço até a ponte, foi trazida sua estrutura metálica, com 178 toneladas e que foi erguida em apenas 6 semanas.

Após a fixação e ligação das vigas, dando forma e sustentação à ponte, os andaimes foram retirados e os pilares auxiliares desativados. Atualmente, há quem acredite que estes pilares menores ou o que sobrou deles, faziam parte da sustentação principal da ponte, derrubados ou arrastados pelas constantes enchentes ao longo do tempo, o que caracteriza um grande engano.

Assim que o trem passou a transpor a ponte, foi possível terminar a colocação dos trilhos, construir a estação de Hansa, o pátio de manobras, o girador das locomotivas e a pequena oficina de manutenção.

A construção desta ponte de ferro foi a mais e mais fascinante obra de todo o trecho pioneiro de 70 quilômetros.

Quem percorre de carro ou a pé o antigo leito da ferrovia que dá acesso à ponte, percebe ainda hoje os cortes feitos a rocha e as curvas suaves construídas ao longo da margem direita do Rio Itajaí-Açú.

Quando a ponte completou seus 62 anos de idade, já com a ferrovia desativada, a Rede Ferroviária Federal, sua proprietária, colocou-a à venda através da Concorrência Pública, juntamente com outras.

PROJETO RESGATE DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ALTO VALE DO ITAJAÍ

Walter Puff, comerciante de ferro velho de Blumenau a adquiriu por CR\$ 32.400,00, e dirigiu-se a Ibirama para comunicar ao prefeito Marcos Gramkow de que iria desmontá-la. Surpreendido pela notícia, o prefeito disse desconhecer a venda, porém, não colocou obstáculos à remoção.

Foi contratado José Debatin, proprietário de Oficina Mecânica em Blumenau para realizar os desmonte. Depois de adquirir um caminhão-guincho, maçaricos de corte e mangueiras, Debatin escolheu dois de seus mecânicos e dirigiu-se a Ibirama.

As primeiras animosidades com os moradores das imediações e que se utilizavam da ponte começaram quando Debatin tentava contratar operários ali para completar a sua equipe.

As opiniões dos moradores se dividiam. Quem morava do lado de Ibirama era neutro, mas quem residia do lado de Indaial (hoje Apiúna), eram frontalmente contra a retirada da obra de arte.

José Debatin alugou um galpão com o comerciante Roberto Hess, proprietário do único bar e armazém da redondeza, para montar um alojamento e depósito.

A adversidade popular crescia, grupos eram formados em torno dos equipamentos dos operários. Alguns mais exaltados lançavam ameaças: “vamos jogar eles no rio...”, “vamos botar fogo no caminhão...”. No início, José Debatin tentou negociar com o revoltosos, não conseguindo nada de prático.

A solução foi procurar a proteção das autoridades de Ibirama. Após expor o problema ao sargento Mário Mafaldo de Carvalho, da Polícia Militar, que exercia a função de delegado, ouviu uma resposta rápida: “Por quê vocês não deixam a ponte onde ela está? Não vêem que o povo se utiliza dela?”. Contudo o militar designou o cabo João Maria Corrêa para comparecer ao local e verificar o que estava ocorrendo. Encontrou vários grupos de populares, fazendo-os dispersar, sob a promessa de que seria estudada uma solução.

Ficou decidido com Debatin que a demolição da ponte ficaria adiada. Este, escondeu seu material e retornou a Blumenau em companhia dos operários para informar o ocorrido ao proprietário da ponte, Walter Puff.

Puff procurou novamente o prefeito de Ibirama, o qual foi até o governador Colombo Salles que, após cientificar-se da situação criada com a venda da ponte, considerou-a como de utilidade pública. O Estado ofereceu CR\$ 45.000,00 ao proprietário. Pouco se sabe sobre a concretização final do negócio.

Ainda hoje, prestes a completar 100 anos de existência, a ponte de Hansa mostra-se majestosa, tendo sido rejuvenescida a partir da primeira grande reforma patrocinada em 2005 pelo Consórcio Empresarial Salto Pilão.