

ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO  
XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA  
Caseros (Pcia. de Buenos Aires)  
23–26 de septiembre de 2008  
ISBN: 978-950-34-0492-8

**A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina na formação do  
complexo carbonífero de Santa Catarina<sup>1</sup>**

Alcides Goularti Filho – [alcides@unesc.net](mailto:alcides@unesc.net)

Doutor em Economia pela Unicamp

Professor do Curso de Economia da Unesc/Brasil

**Resumo:** O objetivo deste texto é descrever e analisar a construção e a expansão da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) na formação do complexo carbonífero catarinense. A EFDTC, mais conhecida como a “ferrovia do carvão”, inaugurada em 1884, ainda está em operação e passou por momentos de expansão e desativação. Além de ser um dos elementos importantes para fixar os colonos no sul de Santa Catarina, a EFDTC servia com unidade que integrava a região, via porto de Laguna, com centros urbanos maiores. Dentro do complexo carbonífero, sobretudo após o Plano Siderúrgico Nacional, de 1941, a EFDTC integrava as minas de carvão ao lavador, à termoelétrica, à carboquímica e ao porto. O carvão catarinense usado nas siderurgias, na termoelétrica e na produção de fertilizantes, tornou-se um mineral estratégico dentro do projeto de industrialização brasileira. Nos anos de 1990, com os adventos do neoliberalismo, o complexo carbonífero foi parcialmente desmontado, com o fechamento do lavador e da carboquímica, a ferrovia passou a ser subutilizada. Além da introdução, o texto está dividido nos seguintes tópicos: 1) descoberta do carvão e os projetos iniciais; 2) um projeto inglês frustrado; 3) retomando o projeto inicial; 4) e a ferrovia do carvão no projeto de industrialização; 5) avanços e entraves após o fim da “era ferroviária”; 6) entra em operação a termoelétrica; 7) década de 1980: auge do complexo carbonífero; e, 8) desmonte parcial do complexo: concessão e abandono.

**Palavras-chaves:** ferrovia – carvão – Santa Catarina – história – economia – regional.

---

<sup>1</sup> Pesquisa financiada pelo CNPq e FAPESC.

## **Introdução**

A construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) no sul de Santa Catarina está relacionada à descoberta do carvão mineral na cabeceira do Rio Tubarão no município de Laguna e a necessidade de transportá-lo até um porto de embarque. A descoberta e a exploração do carvão no sul de Santa Catarina marcaram consideravelmente a paisagem e a socioeconômica da região durante todo o século XX. A ferrovia do carvão faz parte da formação e da consolidação do complexo carbonífero catarinense transportando o mineral extraído nas minas em direção ao lavador, à termoelétrica, à carboquímica e aos portos de Laguna e Imbituba, ou seja, a ferrovia integrava as unidades produtivas do complexo.

O complexo carbonífero catarinense foi se expandindo ao longo do século XX respondendo às demandas nacionais de carvão, destinadas ao transporte (ferrovias e navegação fluvial e marítima a vapor), à siderurgia, à termoelétrica e à petroquímica. Podemos afirmar que a formação inicial do complexo começou com a três unidades básicas: minas (companhia carbonífera), ferrovia (EFDTC) e portos (Laguna e Imbituba) em 1884, quando foi inaugurado o primeiro trecho da ferrovia. Contudo, podemos afirmar que este tripé realmente passou a operar voltado para a extração e transporte do carvão somente a partir da Primeira Guerra Mundial, quando foram fundadas as primeiras companhias carboníferas nacionais. Em 1946, entrou em operação o lavador de carvão, uma unidade da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) situado na cidade de Tubarão que separava o carvão metalúrgico do energético (ou vapor) e do rejeito. Com a dieselização do transporte ferroviário brasileiro nos anos de 1950, caiu a demanda de carvão energético, ampliando a quantidade de carvão subutilizado. Como estratégia para melhor aproveitar o carvão nacional e ampliar a oferta de energia elétrica no Estado, em 1965, entrou em operação a Termoelétrica Jorge Lacerda (TJL), que passou a consumir o carvão energético. Dada a má qualidade do carvão brasileiro, cuja fração não vendável representa 75,0%, o aproveitamento do rejeito, produzindo ácido sulfúrico, passou a fazer parte das estratégias do governo federal, que visava produzir insumos para a indústria de fertilizantes. Para tanto, foi construída a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) na cidade portuária de Imbituba, que entrou em operação em 1979.

Impulsionado pela Política Nacional de Substituição de Derivados de Petróleo, criada após o primeiro choque do petróleo (1973), e reforçada após o segundo choque (1979), os anos de 1980, representaram o auge do complexo carbonífero formado pelas seguintes unidades: minas-ferrovia-lavador-termoelétrica-carboquímica-porto, um complexo amparado pelo Estado via CSN, RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), Eletrosul (Centrais Elétricas do Sul do Brasil), Petrobrás e Portobrás (Empresa de Portos do Brasil). Com os adventos das políticas neoliberais iniciadas em 1990, o setor carbonífero foi duramente penalizado. Com o fim do consumo obrigatório do carvão metalúrgico pelas siderurgias estatais, a CSN fechou as unidades de extração do minério situadas nas cidades de Siderópolis, Içara e Criciúma, dispensando o beneficiamento do carvão no lavador em Tubarão. Como resultado foi suspenso o transporte até o porto de Imbituba. Em seguida, a ICC encerrou suas atividades.

Atualmente, o complexo carbonífero catarinense opera apenas com três unidades: minas-ferrovia-termoelétrica. Todo carvão extraído pelas companhias carboníferas é utilizado na TJJ, situada na cidade de Capivari. Outra mudança que ocorreu no complexo, foi a privatização da TJJ e a concessão da ferrovia para a iniciativa privada.

O objetivo deste texto é descrever e analisar a inserção da EFDTC na formação, na expansão e no desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense nas suas diversas fases:

1884-1946: minas – ferrovia – portos

1946-1965: minas – ferrovia – lavador – porto

1965-1979: minas – ferrovia – lavador – termoelétrica – porto

1979-1990/1994: minas – ferrovia – lavador – termoelétrica – carboquímica – porto

Após 1990/1994: minas – ferrovia – termoelétrica

## **1. A descoberta do carvão e os projetos iniciais**

A constatação de que havia carvão mineral no sul de Santa Catarina nos remete ao início do século XIX. Durante a primeira metade do século, a região foi visitada por naturalistas, geólogos e engenheiros que fizeram várias análises da qualidade do mineral e que recomendavam a sua exploração. No Relatório da Repartição dos Negócios do Império de 1834, foi registrada, talvez, a primeira nota oficial da descoberta do carvão em Santa Catarina que estava situado a doze léguas a oeste da vila de Laguna. Segundo o mesmo Relatório, a presença de carvão no território do Império, permitiria

desenvolver a navegação fluvial e marítima a vapor em Santa Catarina e no país, além de reduzir a importação do mineral (BRASIL, 1834). Em 1835, a Assembléia Provincial de Santa Catarina encaminhou um projeto ao governo imperial solicitando que fosse aberta uma companhia para explorar o carvão. Em 1837, Augusto Kersting também requereu junto ao governo imperial o privilégio para organizar uma companhia de mineração para explorar o carvão nas imediações de Laguna (BRASIL, 1865).

O governo da província de Santa Catarina, em 1837, oficializou a descoberta do carvão em território catarinense por meio do relatório expedido pela Câmara de Laguna afirmando que havia sido descoberto carvão mineral em grande quantidade na localidade de Lajeado do Cedro (SANTA CATARINA, 1837). Dois anos após, o governo provincial reforçou o feito da descoberta sugerindo que fosse construída uma estrada de ferro ligando as minas aos lugares de embarque do carvão. Para tanto, deveria ser organizada legalmente uma companhia para explorar o carvão (SANTA CATARINA, 1839). Como opção de transportes, foi sugerido a abertura de um canal fluvial para embarcar o carvão na Enseada das Tijuquinhas em Biguaçu (SANTA CATARINA, 1841).

Em 1841, o geólogo belga Julio Parigot, após passagem pelo sul de Santa Catarina, publicou um relatório descrevendo as dimensões da área dos terrenos carboníferos.

Na província de Santa Catarina encontra-se um terreno carbonífero, considerável pela sua extensão. Este terreno ocupa uma grande parte dos sertões, que começa na província do Rio Grande e segue a direção da serra principal até provavelmente a província de São Paulo onde, segundo observações, devem estar os seus limites do norte. Assim a extensão deste terreno do norte ao sul será de cem léguas, a sua largura média andar de oito a dez léguas. (PARIGOT *apud* BRASIL, 1841, p. 21).

Parigot examinou o carvão abrindo um veio no barranco denominado Passa Dois e constatou o seguinte: a) havia uma camada espessa de hidrato de ferro; b) o carvão de pedra era meio betuminoso; e c) também havia xisto betuminoso. Parigot retornou para a Europa, financiado pelo governo Imperial para formar uma companhia carbonífera e trazer especialista para fazer mais levantamentos dos terrenos carboníferos, no entanto nunca mais retornou ao Brasil (BRASIL, 1844).

Em 1860, o Visconde de Barbacena contratou James Johnson, profissional de mineração, para fazer um amplo estudo sobre as minas do Tubarão. Os estudos seguiram até o ano de 1862, e neste intervalo, o governo imperial concedeu a

Barbacena, por meio do Decreto 2.737 de 6 de fevereiro de 1861, o direito de lavrar as minas de carvão de pedra nas margens do Passa Dois, distrito de Laguna. O projeto inicial teve uma alteração em 1864 e foi prorrogado por doze vezes até o ano de 1880. As condições do decreto de 1861 previam o seguinte:

3ª Se for necessário fazer uma estrada de ferro para o transporte do carvão, poderá o Visconde de Barbacena desapropriar o terreno preciso para o leito da mesma estrada e depósitos; não podendo dentro de uma zona de cinco léguas para cada lado, construir-se outra estrada de ferro que siga direção paralela. (BRASIL, 1861, p. 90).

A previsão inicial era fazer uma ligação ferroviária da cabeceira do Rio Tubarão, região das minas, até o porto de Laguna, mas as dificuldades apresentadas na entrada da barra levaram Barbacena a buscar uma nova alternativa. A Enseada de Imbituba, onde havia a armação baleeira, tinha um bom ancoradouro natural, mas também tinha o problema do regime dos ventos norte e nordeste, que dificultariam a atracação dos navios. A única solução viável seria a construção de um quebra-mar. Esta indecisão na escolha do melhor porto para escoar o carvão catarinense deu início a uma longa disputa entre os portos de Laguna e Imbituba que se estendeu até meados do século XX.

O governo provincial interessado na construção da estrada de ferro concedeu a Visconde de Barbacena, por meio da Lei 740 de 20 de maio de 1874, o privilégio para construir uma ferrovia que deveria partir do lugar mais conveniente junto à cabeceira do Rio Tubarão seguindo até a cidade de Laguna, passando pela Vila da Piedade, estabelecendo ramais para um dos portos (Laguna ou até a Enseada de Imbituba), que melhor oferecesse condições de navegabilidade. A garantia de juros seria de 7% ao ano sobre um capital de 4.000:000\$000, por um prazo de 30 anos. A mesma companhia ferroviária também deveria estabelecer, num prazo mínimo de 30 anos, a navegação entre Laguna a Desterro, com duas viagens mensais (SANTA CATARINA, 1874).

Em seguida, o governo imperial baixou o Decreto 5.774 de 21 de outubro de 1874 concedendo também a Barbacena o direito de construir uma estrada de ferro, que deveria partir da cabeceira do Rio Tubarão até a localidade do Passo do Gado, de onde o carvão seguiria via navegação pelo Rio Tubarão até o porto de Laguna, num total de 96 quilômetros. A garantia de juros seriam as mesmas da Lei Provincial, sobre um capital de 3.300:000\$000. Além disso, o Decreto reconhecia que a ferrovia poderia ser prolongada até Laguna e também poderia ser construído um ramal para o porto de Imbituba, ou em outro local do litoral catarinense que melhores vantagens oferecessem

(BRASIL, 1875). Na edição destes dois decretos estava embutida a disputa entre Visconde de Barbacena e Sebastião Antônio Rodrigues Braga, que já havia obtido a concessão para construir uma ferrovia ligando Desterro a Porto Alegre, passando pelos terrenos carboníferos, denominada Estrada de Ferro Dom Pedro I (BRASIL, 1877). Como o projeto da D. Pedro I nunca foi executado, Barbacena foi sendo contemplado com os privilégios do governo imperial e provincial.

Barbacena dirigiu-se até Londres, onde formou, em 1876, a *The Donna Thereza Christina Railway Company Limited*, para construir a ferrovia do carvão no Brasil (BRASIL, 1876; BRASIL, 1878). Após contratar a firma inglesa James Perry & Company, as obras da ferrovia foram iniciadas no dia 18 de dezembro de 1880 partindo da localidade de Imbituba, onde seria construído um novo porto. As obras estavam divididas em duas seções: de Imbituba a Tubarão e de Tubarão á localidade de Passa Dois, sendo que as obras mais importantes eram: a ponte da Cabeçuda, com 1.410 metros, com 94 vãos de 15 metros; a ponte sobre o Rio Tubarão, com seis vãos de 24 metros; e o trapiche de ferro em Imbituba (FERROVIA DONA TEREZA CRISTINA, 1881). A ponte da Cabeçuda, na época, era considerada “uma das mais notáveis obras de arte de todo o Império” (BRASIL, 1883, p. 385). Outro destaque era o túnel de metal de 500 metros construído entre Laguna e Imbituba para proteger os trilhos das ações das areias junto às dunas que ficavam nas margens da ferrovia.

Para a exploração do carvão juntos às minas descobertas, Barbacena formou em Londres, juntamente com Frederick Thomas Cutbill, William Betzold, Walter J. Cutbill, Thomas Colclough Watson, Arthur Saunders Hughes, James Perry e Francis Ignatius R. Seaver, a *The Tubarão Brazilian Coal Mining Company Limited*, autorizada a funcionar no Império pelo Decreto 8.856 de 19 de janeiro de 1883. O social da companhia era de £ 100.000 dividido em 10.000 ações de £ 10 cada uma. (BRASIL, 1884).

## **2. Ferrovia do carvão: um projeto inglês frustrado**

A construção da ferrovia, com 116,340 quilômetros (89,540 quilômetros de Passa Dois a Laguna e 26,800 quilômetros de Laguna a Imbituba), foi relativamente rápida, a maior dificuldade foi a ponte da Cabeçuda, que levou dois anos. No dia 01 de setembro de 1884, finalmente foi inaugurada a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina com seis estações (Imbituba, Bifurcação, Laguna, Piedade, Pedras Grandes e Minas), oito locomotivas, oito carros de passageiros, vinte vagões fechados e oitenta abertos

(SANTA CATARINA, 1885). No ano de 1885, trabalhavam na ferrovia 189 operários, sendo 111 nas vias permanentes e 78 na oficina e administração (SANTA CATARINA, 1886).

A companhia carbonífera *The Tubarão*, teve vida curta, e três anos após o início das operações da ferrovia, a extração do carvão foi abandonada. No Relatório apresentado ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 1890, pelos engenheiros Campos, Messeder e Rego, observa-se a seguinte conclusão sobre o abandono das minas pelos ingleses no ano de 1887:

Tendo resolvido suspender os trabalhos em maio de 1887, entrou em liquidação [a *The Tubarão Brazilian Coal*], abandonando de vez o campo de lavra em dezembro do mesmo, sem comunicação alguma ao governo. A concessão deve, pois, indubitavelmente ser declarada caduca. Foi também deixado em abandono na localidade material de mineração em boa cópia, cuja conservação, devida aos esforços do Sr. engenheiro fiscal da estrada de ferro, e em parte onerosa aquela companhia, pelo espaço ocupado em edifício seu; outra parte acha-se sob abrigo já em ruínas. Parece-nos, portanto, que o melhor alvitre seria vender aquele material e por a disposição de quem de direito o produto da venda (1890, p. 72).

O Relatório segue apresentando as seguintes recomendações:

- que seja abandonada, por inoportuna e prejudicial ao interesse público, toda e qualquer tentativa, por parte do Estado, de melhoramento da enseada de Imbituba;
- que seja realizado melhoramento do porto e barra de Laguna de acordo com o projeto apresentado, pelo meio que o governo julgar mais acertado;
- encaminhar a colonização estrangeira para os vales de Tubarão e Araranguá, abrindo, desde logo, vias de comunicação fáceis dos núcleos coloniais para a estação de Pedras Grandes da estrada de ferro (1890, p. 75).

Durante a curta existência a Tubarão, empregou 265 mineiros, que extraíram 700 toneladas de carvão, destinadas a Buenos Aires (DALL'ALBA, 1986). Na verdade, os ingleses abandonaram a área pelo fato do carvão catarinense ser de baixa qualidade, apresentando um alto teor de rejeito piritoso comparando com o carvão europeu.

Visconde de Barbacena vendo que a companhia mineradora está entrando num processo de insolvência e sem a expectativa de retomada das atividades extrativas, em 1886, resolveu associar-se à firma Lage & Irmãos. Por meio de escritura de compra e venda a Lage & Irmãos tornou-se co-proprietária dos terrenos carboníferos situados na cabeceira do Rio Tubarão. Ficou determinado que a futura exploração deveria ser em

comum, dividindo as despesas, além de construir o quebra-mar no porto de Imbituba. Com o completo abandono pelos ingleses da exploração do carvão, Barbacena, em 17 de novembro de 1887, vendeu `s co-proprietária, Lage & Irmãos, a área de concessão nos terrenos carboníferos e o porto de Imbituba (BOSSLE, 1981). A área voltou a ser explorada novamente apenas em 1917.

Durante este período de 30 anos em que cessaram a extração do carvão em Santa Catarina, a EFDTC perdeu a razão principal da sua existência: transportar o carvão da mina até os portos. As dificuldades financeiras e técnicas enfrentadas pela companhia que administrava a ferrovia foram enormes, como a enchente de 18 de maio de 1887 e a de 10 de maio de 1889, danificando vários trechos, sobretudo os que ficavam à margem do Rio Tubarão (BRASIL, 1890). Além disso, havia os crescentes déficits financeiros advindos do fim do transportes do carvão, uma vez que os transportes de passageiros, dos correios e das mercadorias advindas da pequena produção mercantil eram insuficientes para manter os altos custos da ferrovia. A manutenção da estrada foi sendo negligenciada e a companhia inglesa não demonstrava mais interesse em manter esta linha ferroviária que se caracterizava tão-somente como uma pequena ferrovia que atendia as demandas dos imigrantes que chegavam em Laguna e dirigiam-se até Azambuja.

Até abril de 1894 achava-se o leito da linha em más condições de segurança e conservação, não havia sido lastreada nem capinada e grande número de dormentes estava completamente estragado (BRASIL, 1895, p. 376)

Nos meses de março e abril de 1895 e em setembro de 1897, ocorreram novas enchentes que atingiram novamente o leito da ferrovia, destruindo aterros e interrompendo o tráfego por algumas semanas (BRASIL, 1896; 1898)

Com intuito de melhor aproveitar a ferrovia e reduzir seus custos a solução propostas eram as seguintes: a) desativar o trecho até o porto de Imbituba, que praticamente não era mais utilizando; b) transferir a oficina, que ficavam em Imbituba para Tubarão; c) expandir a linha até Araranguá, passando pelos núcleos coloniais. Para contemplar as propostas, o governo estadual autorizou, por meio de leis, a construção dos seguintes trechos ferroviários ligados à EFDTC:

- i) Estrada de Ferro Tubarão a Araranguá concedida a Antonio Luiz Collaço e José Arthur Boiteux (Lei 110 de 5 de setembro de 1891).



- ii) Trecho ferroviário entre Tubarão e Araranguá para João Luiz Collaço, ligando com a EFDTC (Lei 121 de 5 de outubro de 1895).
- iii) Extensão de um ramal da EFDTC de Imbituba ao porto de Maciambú, no litoral sul de Florianópolis, cedida a Feliciano Marques (Lei 229 de 23 de setembro de 1896).
- iv) Construção de um ramal da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, passando por Azambuja e Criciúma, terminando em Araranguá (Lei 452 de 26 de setembro de 1900).

Num relatório enviado pela companhia ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas expressavam as condições da EFDTC no ano de 1900:

Devido a várias causas, de ano para ano torna-se mais desanimador o resultado do tráfego da estrada de ferro (...). Dentre essas causas principalmente duas se destacam: o traçado escolhido e o ramal Imbituba. (...) Resume-se hoje o tráfego de alguns passageiros, de poucos produtos agrícolas obtidos nas proximidades e a margem da estrada e ao diminuto movimento de importação (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1900, p. 1-2).

A única solução seria expandir até as zonas agrícolas coloniais, e o governo estadual já havia se encarregado desta iniciativa aprovando leis de concessão e garantindo privilégios para o prolongamento dos ramais.

Diante do abandono das vias permanentes e da impossibilidade de reverter a situação deficitária da companhia, que já não demonstrava mais interesse em continuar operando, em junho de 1902, o governo brasileiro resgatou a ferrovia.

Esta estrada que era cessionária *The D. Thereza Christina Railway Company Limited*, foi resgatada pelo governo, na forma do acordo para esse fim celebrado em Londres, em junho do ano findo; tendo continuado, porém, após a respectiva entrega, sob administração da mesma companhia, correndo por conta do governo, durante o segundo semestre de 1902, os lucros e os ônus da exploração (BRASIL, 1903, p. 396)

No dia 11 de fevereiro de 1903, efetivamente a EFDTC passou ser administrada pelo governo federal. Em seguida, iniciaram os estudos para o prolongamento da ferrovia até a localidade de Maciambú, no sul da Ilha de Santa Catarina, onde se pretendia construir um novo porto, e até as zonas coloniais de Araranguá (BRASIL, 1905). Pelo Decreto 5.977 de 18 de abril de 1906, que versava sobre os prolongamentos da EFDTC até Maciambú, a ferrovia foi arrendada para o engenheiro Elmer Lawrence

Corthell, que já havia arrendado ferrovias e portos no Rio Grande do Sul. Como o prolongamento nunca foi executado, o governo resolveu realizar um novo arrendamento, que ocorreu com a promulgação do Decreto 7.928 de 31 de março de 1910, que transferiu a administração da EFDTC para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), uma subsidiária da *Brazil Railway Company* (BRC). A EFSPRG naquele momento estava executando as obras de prolongamento do trecho ferroviário Itararé-Rio Uruguai, no território catarinense, além da Linha São Francisco. Como é sabido, a BRC pertencia a Percival Faquhar, que era proprietário de inúmeros empreendimentos no Brasil. A intenção era integrar a EFDTC com a EFSPRG, além de realizar o antigo projeto da D. Pedro I, integrando os portos catarinenses, seguindo até Porto Alegre.

Com a insolvência da BRC em 1917, várias ferrovias concedidas a ela voltaram para as mãos do governo federal, que fez novas reorientações. A EFDTC foi resgatada e repassada, por meio do Decreto 12.933 de 20 de março de 1918, a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, pertencente a Henrique Lage, da Lage & Irmãos, a mesma empresa que detinha a concessão dos terrenos carboníferos e do porto de Imbituba desde 1887.

### **3. Retomando o projeto inicial**

Com o início da Primeira Guerra Mundial e o cerceamento no comércio internacional, o Brasil viu-se obrigado a melhor utilizar seus recursos minerais para atender as demandas domésticas. No caso do carvão mineral utilizados nas locomotivas e nos navios, todo consumo era importado. Diante dessa situação, as reservas de carvão em Santa Catarina passaram a se tornar estratégico para o governo federal e de suma importância para a manutenção do sistema de transporte no Brasil. Estimuladas pelos benefícios prometidos pelo Estado para as empresas que explorassem o carvão mineral e produzissem aço (Decretos 12.943 e 12.944 de 30 de março de 1918), entre 1918 e 1922, foram fundadas cinco companhias carboníferas no sul catarinense: a CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá), CCU (Companhia Carbonífera Urussanga S.A.), Companhia Carbonífera Próspera S.A., Companhia Ítalo-Brasileira Ltda. e Companhia Nacional Mineração Barro Branco. Apenas a Cia. Próspera e a Ítalo-Brasileira tinham sede em Criciúma, as demais no Rio de Janeiro (GOULARTI FILHO, 2002). Com o reinício da extração do carvão pelas novas companhias carboníferas, com

a nova administração da EFDTC pela CBCA e com o escoamento pelos portos de Imbituba e Laguna, estava remontado os pilares iniciais do complexo carbonífero catarinense.

Em função da descoberta de novas e grandes jazidas de carvão na zona colonial de Criciúma e Urussanga em 1913, foram aprovados estudos e projetos para o prolongamento dos trilhos até o Vale do Araranguá. O prolongamento da ferrovia cumpriria dois objetivos fundamentais: atender as demandas crescentes de carvão nacional e integrar as zonas coloniais à Laguna por meio de transporte mais eficiente. Os estudos para estender a ferrovia até a cidade de Araranguá já haviam sido realizados desde 1906 e reforçado em 1910, quando arrendada para a EFSPRG (SANTA CATARINA, 1911). A EFSPRG já havia obtido a concessão para construir parte do trecho da Estrada de Ferro São Francisco a Porto Alegre (antiga D. Pedro I de 1871), entre Tubarão e Araranguá, passado por Criciúma, por meio do Decreto 12.478 de 23 de maio de 1917. Os trabalhos foram iniciados, mas com a insolvência da BRC, e o novo arrendamento da EFDTC, a autorização para a construção do novo trecho foi transferida para a CBCA, que assumiu imediatamente a condução dos trabalhos (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1918). Os trilhos finalmente chegaram em Criciúma em 1º de janeiro de 1919, quando foi entregue o trecho provisório, sendo inaugurado somente quatro anos após na mesma data. As obras continuaram seguindo até as margens do Rio Araranguá, na localidade de Barranca, sendo entregue ao tráfego no dia 18 de janeiro de 1927 (ZUMBLICK, 1987). Como é sabido, o ramal até Araranguá atendia apenas as demandas locais, uma vez que não havia jazidas de carvão próximo à cidade de Araranguá, e durante toda a existência deste ramal, nunca foi transportado carvão entre Araranguá e Criciúma.

Para a construção do ramal até Urussanga, como houve um desinteresse da CBCA em seguir adiante com as obras, a Companhia Carbonífera Urussanga, por meio do Decreto 13.627 de 28 de maio de 1919, obteve a concessão para levar os trilhos até a cabeceira do Rio Urussanga (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1919). As obras foram iniciadas em 1923 e concluídas em janeiro de 1925. Com os prolongamentos da ferrovia para as zonas coloniais junto às novas jazidas de carvão e os melhoramentos no porto de Imbituba, finalmente a EFDTC cumpria seus propósitos iniciais e transformava-se de fato na “ferrovia do carvão”.

#### 4. A ferrovia do carvão no projeto nacional de industrialização

Entre 1918 e 1940, a EFDTC foi administrada pela CBCA, pertencente à Organizações Henrique Lage, que também extraía o carvão e era proprietária do porto de Imbituba, além de fazer o transporte marítimo pela Companhia Nacional de Navegação Costeira SA. Neste período de 22 anos de concessão privada, pelo fato do carvão ser um mineral básico para a industrialização nacional, podemos destacar três acontecimentos que alteraram a sua produção:

1) A edição do Decreto 20.089 de 9 de junho de 1931 que protegia o carvão nacional:

Art. 1º Ficam a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e a Estrada de Ferro Central do Brasil autorizadas a contratar, em nome do Governo Federal, com as companhias nacionais de mineração de carvão, por preço e prazo que combinarem toda a produção de carvão nacional disponível.

Art. 2º A partir de 15 de julho do corrente ano, o desembarço alfandegário de todo e qualquer carregamento de carvão estrangeiro importado, em bruto ou em "briquettes", dependerá da apresentação da prova de ter sido feita pelo importador a aquisição de uma quantidade de carvão nacional correspondente a 10 % da quantidade que ele pretender importar (Decreto 20.089/1931).

2) A edição do Decreto 1.328 de 21 de julho de 1937 que forçava a proteção do carvão nacional.

Art. 1º Fica elevada de 10 para 20% a quota obrigatória de consumo de carvão nacional, a que se refere o art. 2º do decreto n. 20.089, de 9 de junho de 1931.

Parágrafo único. O combustível de que se trata deverá ser entregue aos consumidores devidamente beneficiado ou lavado (Decreto 1.328/1937).

3) A edição do Decreto-Lei 2.054 de 04 de março de 1940 que instituiu a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional. No preâmbulo do decreto-lei tem as seguintes justificativas para a sua edição:

- Considerando que, na presente fase de renovação econômica do País, se torna indispensável organizar a indústria siderúrgica em bases definitivas;
- Considerando que o incremento da indústria siderúrgica virá contribuir para desenvolver a exploração comercial das bacias carboníferas, dos minérios de ferro e de muitos outros produtos minerais nacionais, trazendo o progresso a várias regiões do país;
- Considerando que a utilização do carvão mineral dotará o País de uma série de subprodutos do mais alto valor para o desenvolvimento das indústrias química e farmacêutica e, em consequência, de grande interesse para o progresso econômico e organização da defesa militar do país (Decreto-Lei 2.054/1940).

Diante da necessidade urgente de ampliar a produção do carvão nacional e dada a insolvência das Organizações Henrique Lage, que já vinha se arrastando desde os

meados dos anos de 1930, imediatamente após a constituição da Comissão Executiva, por meio do Decreto-Lei 2.074 de 08 de março de 1940, a EFDTC foi resgatada pelo governo federal. Ou seja, a partir deste momento, a EFDTC começou a fazer parte da estratégia nacional de industrialização comandada pelo Estado.

Como era de fundamental importância aumentar a produção do carvão nacional para atender a futura demanda da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), ainda em construção, e a EFDTC estava num estado acelerado de deterioração em função dos baixos investimentos realizados pelo arrendatário, a encampação era mais do que justificada. No preâmbulo do decreto-lei temos as seguintes justificativas:

- Considerando que é de relevante interesse para a Nação incrementar a produção da indústria carbonífera a que servem as linhas arrendadas e ser condição elementar para o seu desenvolvimento maiores facilidades de transporte, que só poderão ser obtidas com o melhoramento das estradas e construção de outras, exigido a aplicação de elevado capital, não suscetível, por enquanto, de justa retribuição para o locatário; e
- Considerando, em tese, que a exploração daquelas linhas, tendo por objetivo principal servir indistintamente às várias minas de carvão existentes na região, não é aconselhável que permaneça sob a administração da companhia, proprietária de algumas das jazidas, com interesses, portanto, em oposição aos dos seus concorrentes (Decreto-Lei 2.074/1940):

Também foram encampados o porto de Imbituba, o Trapiche Magalhães – que ficava em Laguna – e desapropriadas áreas para futura exploração do carvão pela CSN. Paralelo à construção da usina em Volta Redonda, a CSN construía a unidade de extração de ferro na cidade de Lafaiete Coutinho, em Minas Gerais, e de extração de carvão em Siderópolis e de beneficiamento (lavador) em Tubarão, ambas em Santa Catarina. Junto ao lavador em Tubarão também foi construída uma pequena usina termoelétrica que forneceria energia, queimando o carvão vapor.

O primeiro relatório elaborado em 1941 após ser encampada, relata as precárias condições em que se encontrava a ferrovia:

É de conhecimento de V. Excelência e de público, o estado de desorganização dos serviços da Estrada, refletido nas constantes reclamações dos produtores localizados nas zonas por ela servidas, inclusive dos produtores de carvão da vasta bacia carbonífera do sul de Santa Catarina. Os grandes estoques de carvão amontoados nas bocas das minas e ao longo da linha, eram o testemunho eloqüente dessa embaraçosa situação e entrave permanente ao desenvolvimento da produção das minas (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1941, p. 1).

Como resposta à necessidade de novos investimentos, em 1943, foi dado início à construção do ramal até as minas em Treviso, passando pela unidade da CSN em Siderópolis, numa extensão de 12,4 quilômetros, o último prolongamento realizado nesta ferrovia (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1943).

A CBCA continuou apenas com os trabalhos de construção da nova ponte das Laranjeiras, em Cabeçuda, que iria substituir a antiga ponte de ferro. Nesta obra, iniciada em dezembro de 1936 e concluída em setembro de 1946, foram empregados 250 operários e sendo construído paralelo às bases para uma futura rodovia (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1946).

Do carvão extraído em Santa Catarina, seria destinada à Volta Redonda somente a fração metalúrgica, que representava apenas 6% do total extraído, o restante era dividido entre vapor ou energético (19%) e rejeito piritoso com alto teor de enxofre (75%). Como era de conhecimento, a baixa qualidade do carvão catarinense já havia sido revelada nas primeiras pesquisas no início do século XIX.

Com a entrada em operação do lavador de Tubarão, ou melhor, da Seção de Santa Catarina da Unidade de Beneficiamento (Tubarão) e da Unidade de Extração (Siderópolis) da CSN, houve uma alteração estrutural no complexo carbonífero catarinense.

## **5. Avanços e entraves após o fim da “era ferroviária”**

O período de 1870 a 1940 foi a “era ferroviária” no Brasil. As ferrovias, como símbolo da modernidade e da velocidade, foram construídas em vários Estados do país integrando regiões produtoras aos portos. A partir dos anos de 1940, em detrimento das ferrovias, o Brasil entra na “era rodoviária”. Em 1930, tínhamos 36 mil quilômetros de ferrovias, atualmente temos aproximadamente 30 mil quilômetros. As rodovias foram construídas e pavimentadas sem ser acompanhadas de melhoramentos nas ferrovias. Durante a execução do Plano de Metas foram abertos 14 mil quilômetros de novas rodovias.

Do período que se estende de 1946, quando entrou em operação a unidade de beneficiamento da CSN em Tubarão, até a inauguração da TJJ, em 1965, a EFDTC passou por duas mudanças: a primeira operacional, transportando carvão metalúrgico para a CSN (entre Tubarão e Imbituba), e a segunda administrativa, quando a EFDTC

foi incorporada pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), em setembro de 1957.

A maior crise que o setor carbonífero catarinense passou foi imediatamente após o final da Segunda Guerra Mundial, quando o governo federal parou de garantir a compra de toda a produção. A crise, que na verdade foi de superprodução, se arrastou até 1954, quando a produção caiu em 26,0%, porém, devido ao advento da industrialização pesada e ao Plano do Carvão Nacional (aprovado em 1953), a produção voltou a crescer nos anos seguintes (GOULARTI FILHO, 2002).

A maior mineradora, na época, era a Companhia Próspera, subsidiária da CSN, e entre as 25 companhias carboníferas existentes em 1956, cinco eram responsáveis por 58,3% do total da produção estadual, e as pequenas mineradoras estavam subordinadas às grandes companhias. Verificaram-se dois movimentos de acumulação no setor carbonífero nos anos de 1950 e 1960: a subordinação do pequeno ao grande capital e a centralização de capital.

Com a dieselização das ferrovias brasileiras a partir dos anos de 1950, caiu consideravelmente a demanda por carvão energético catarinense. O mesmo ocorreu com a navegação marítima e fluvial, em que além da dieselização o setor vinha atrofiando em função das novas opções de transportes disponíveis no território nacional. Com a queda no consumo do carvão energético, necessariamente deveria ser dado outro uso à parte não vendável. Com base nas experiências nas usinas termelétricas do Rio Grande do Sul e nas pequenas usinas instaladas nas cidades carboníferas da região, foi criada, em 1957, a Sociedade Termoelétrica de Capivari SA (SOTELCA), de propriedade da União, que seria responsável em construir uma usina termoelétrica a carvão para gerar energia para Santa Catarina e o norte do Rio Grande do Sul (GOULARTI FILHO; MORAES, 2004).

Apesar da EFDTC estar sob a administração do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNTF), no período entre 1946 a 1956, ocorreram baixos investimentos em infra-estrutura nas vias permanentes e havia falta de pessoal qualificado para a oficina e administração. Além disso, a ferrovia não estava cumprindo as metas propostas pelo Ministério da Viação e Obras Públicas definidas em 1940, de transportar dois milhões de toneladas de carvão por ano. As reclamações e as justificativas explicando os motivos do não-cumprimento da meta estão presentes em todos os relatórios anuais da empresa ao longo dos onze anos.

Não havendo a Estrada atingido, no seu aparelhamento, um nível para com facilidade fazer face ao transporte mínimo determinado pelo programa de 22 de novembro de 1940, do Exmo. Sr. Ministro da Viação, ou seja, a garantia de um escoamento rápido e seguro de dois milhões de toneladas de carvão por ano, teve esta Diretoria, como objetivo principal a continuação de todos os serviços e obras que relacionam com aquela finalidade, não se tendo porém descurado dos outros problemas que são vitais, econômica, financeira e socialmente à ferrovia. (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1948, p. 1)

A meta de dois milhões de toneladas de carvão era condição necessária para a sustentabilidade financeira da ferrovia, uma vez que ela ainda continuava gerando constantes déficits. É bom lembrar que esta meta foi alcançada somente a partir da segunda metade dos anos de 1960. As justificativas da companhia eram de que a região carbonífera não tinha condições de cumprir a meta e a ferrovia não estava sendo reaparelhada.

Ainda não foi atingida a capacidade de transporte de dois milhões de toneladas de carvão (...) ainda não está convenientemente aparelhada esta ferrovia, nem a região carbonífera por ela servida está em condições atuais de uma produção de tal grandeza (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1953, p. 1).

Do ponto de vista técnico, os problemas eram os seguintes:

A conservação do material rodante não se manteve no nível necessário a um bom estado de todo material, porque tem a Estrada um grande déficit de pessoal nos seus quadros e tabelas provenientes da falta de ajustamento dos mesmos ao acréscimo da tonelagem transportada e ao enriquecimento do seu parque de material. (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1953, p. 2)

Também eram apontadas as dificuldades no carregamento nas caixas de embarque de carvão, além de serem poucas, todas necessitavam de reparos. Outro fator agravante era a deficiência no transporte marítimo, uma vez que o porto de Laguna não oferecia mais condições de navegabilidade, restava apenas o porto de Imbituba, que também precisava de novos investimentos (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1955).

A proposta sugerida pela ferrovia para reduzir os constantes déficits, e que enfrentava resistência das companhias carboníferas, era substituir os “sistema de tração a vapor pela tração elétrica, utilizando energia gerada nas usinas térmicas de Capivari”, além de reajustar a tabela de fretes em “bases mais realistas” (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1957). Para tanto, e com a criação da SOTELCA, o



Decreto 444 de 02 de janeiro de 1962 autorizou a constituição de um Grupo de Trabalho junto ao Ministério da Viação e Obras Públicas, com o objetivo de elaborar um estudo sobre a viabilidade da eletrificação da EFDTC, utilizando energia da usina que estava sendo construída em Tubarão.

A partir do final dos anos de 1950 e ao longo dos anos 1960, cumprindo as metas do Plano do Carvão Nacional, ocorreram os tão esperados novos investimentos na ferrovia sul-catarinense financiados pela RFFSA, a quem a EFDTC agora estava subordinada.

Com os melhoramentos já introduzidos na Estrada nos seus diversos setores operacionais, já poderíamos estar transportando a produção prevista no plano de metas, o que permitiria apresentarmos agora muito melhores resultados de operação (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1959, p. 2).

Após o golpe militar de 1964, assume a superintendência da ferrovia uma nova equipe interventora. O primeiro relatório elaborado pelos interventores expressa as mudanças ocorridas na ferrovia com obras em andamento e obras recém-inauguradas, mesmo assim ainda persistia o problema da falta de pessoal técnico (ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA, 1964).

## **6. Entra em operação a termoeétrica**

Com a entrada em operação da primeira unidade (50 MW) da Usina Termoeétrica Jorge Lacerda em julho de 1965, o carvão catarinense passou a ser melhor utilizando, queimando a fração energética. No ano seguinte entrou em operação a segunda unidade (50 MW), em 1973 e 1974 mais duas unidades foram acionadas, completando 232 MW. No início dos anos de 1980, já totalizavam 482 MW (GOULARTI FILHO; MORAES, 2004).

Com o acelerado processo de mecanização da escolha e do transporte externo no pátio das minas, diminui o número de pequenas mineradoras, dando início a um processo de centralização de capital, que resultou em doze mineradoras no início dos anos de 1970 (GOULARTI FILHO, 2002).

No final dos anos de 1960, houve uma reestruturação do sistema ferroviário brasileiro coordenado pela RFFSA. No intuito de reduzir os constantes déficits da Rede, as ferrovias brasileiras foram orientadas a desativar trechos ociosos e deficitários, a

extinguir o transporte de passageiros em localidades atendidas por transportes automotores, a concentrar em cargas mais rentáveis e a reduzir o efetivo de trabalhadores. Estas medidas foram todas acatadas pela EFDTC.

Com relação ao transporte de passageiros, toda região já estava sendo atendida por transporte coletivo de empresas situadas em várias localidades. Os ônibus, além de mais rápidos, tinham maior autonomia e flexibilidade, podendo entrar em ponto antes inatingível pela ferrovia, e havia mais disponibilidade de horários.

No que tange ao transporte de carga, para a EFDTC isto já era uma realidade, além do carvão, era transportada principalmente a farinha de mandioca, que estava bem abaixo do carvão. Na segunda metade dos anos de 1960, agora com a Jorge Lacerda em pleno funcionamento, o transporte de carvão tornou-se absoluto, transformando agora exclusivamente em a “ferrovia do carvão”.

Quanto à política de contenção de despesas, foram desativados vários trechos deficitários da EFDTC. O primeiro foi entre Criciúma e Araranguá, passando por Maracajá. Como já havia sido construída a BR-101, e em Araranguá não havia minas de carvão e o transporte de mercadorias era muito baixo, em 1969, os trilhos foram retirados. Em 1973, foi a vez do ramal de Laguna ser retirado, pois a cidade não recebia mais carvão no seu porto. Porém, o maior trecho desativado foi a quase centenária linha entre Tubarão e Lauro Müller, que foi retirado após a grande enchente de 1974, que havia comprometido vários trechos da ferrovia. Como o movimento de carga de carvão de Lauro Müller e Orleans estava diminuindo, a empresa optou por não mais repor os trilhos danificados, desativando a linha por completo.

Com a redução dos trechos deficitários simultaneamente, ao longo dos anos de 1970, ocorreu a redução do quadro de funcionários, passando de 1.189 trabalhadores em 1970 para 874 em 1980. Houve um substancial aumento da produtividade, pois foi justamente nesta época que o transporte de carvão passou de 2.064 mil toneladas em 1970 para 5.602 mil toneladas em 1980, ou seja, enquanto a produção aumentou 2,7 vezes, o número de trabalhadores caiu 26,5%.

Apesar de o carvão representar menos de 5,0% da matriz energética brasileira, dentro do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) foi criada a Política Nacional de Substituição de Derivados de Petróleo, cuja intenção era substituir 170 mil barris de petróleo/dia por cinco milhões de toneladas de carvão nacional. Para alcançar esse objetivo, o governo se comprometia em fixar o preço e a cota que ia consumir, obrigando as siderúrgicas a comprarem uma quantia mínima de carvão metalúrgico.

Enquanto a economia nacional entrava numa desaceleração, o sul-catarinense começava a viver mais uma fase áurea (GOULARTI FILHO, 2002).

Dentro das metas do II PND, estabelecidas para a Região Sul, o Projeto Litoral Sul de Santa Catarina absorvia 55,1% do total dos recursos. A construção da ICC e a ampliação da TJL foram os projetos mais beneficiados. É nesse período que, sob determinação do Conselho Nacional do Petróleo, as minas começam a ser mecanizadas no interior, elevando a capacidade produtiva.

Com a entrada em operação da ICC aumentou o transporte de carvão, uma vez que a carboquímica instalada em Imbituba iria utilizar o rejeito piritoso para ser beneficiado. De Tubarão para Imbituba, seguia apenas o carvão metalúrgico, com a ICC também seria transportado o rejeito. Além disso, com a entrada em operação da unidade B da Jorge Lacerda, em 1980, aumentou ainda mais a demanda por carvão energético.

## **7. Década de 1980: auge do complexo carbonífero**

Os anos de 1980 podemos considerar como a década do auge e do início do desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. O recorde da produção foi o ano de 1985, quando foram extraídos 19,7 milhões de toneladas de carvão bruto e transportados 7,2 milhões de toneladas em 1986. Neste momento, em todo o complexo eram gerados quase 14 mil empregos diretos.

Para completar o complexo carbonífero ainda falta a unidade siderúrgica, que por duas vezes foi tentado implantar no sul-catarinense. A primeira foi a Siderúrgica Santa Catarina SA (SIDESC), criada em 1962, e transformada numa carboquímica em 1967, depois passou a se chamar ICC em 1969, sendo inaugurada somente em 1979. E a segunda foi a Siderúrgica Sul Catarinense (SIDERSUL), um projeto do governo estadual, que seria implantada em Imbituba, tornou-se inviável devido à falta de recursos financeiros (GOULARTI FILHO, 2004; MORAES, 2004). A falta da unidade siderúrgica produzindo aço com o carvão catarinense, abortou a possibilidade de Santa Catarina ter um complexo carbonífero integrado endogenamente, garantindo o transporte independente das demandas externas.

Ao mesmo tempo em que o complexo carbonífero chegou ao seu auge no ano de 1985, a partir de 1986 até 1989, inicia uma lenta reversão, cuja produção caiu de 17,4 milhões de toneladas, em 1986, para 13,9 milhões em 1989. Dois motivos estão associados a esta queda: o aumento da importação do carvão metalúrgico pelas siderúrgicas estatais e a retirada dos subsídios para o transporte ferroviário do carvão.

No final dos anos de 1980, após uma longa espera, a ferrovia foi dieselizada, a última do continente americano. A tentativa de eletrificar ou dieselizar a EFDTC nos remete inicialmente ao Decreto 5.977, de 18 de abril de 1906, que também previa a mudança de tração da ferrovia para elétrica. Nos anos de 1950, a tentativa de mudar a tração voltou à tona dentro dos objetivos da CEPCAN. A maior resistência era justamente dos mineradores, que alegavam queda na produção caso fosse mudada a tração da “ferrovia do carvão”. Dentro dos novos objetivos do recém-criado Ministério do Transporte de reduzir os persistentes déficits da RFFSA, o Decreto 62.113 de 12 de janeiro de 1968 definiu que na EFDTC deveria ser implantada uma nova tração baseada no sistema diesel-elétrico. Tardiamente a EFDTC foi dieselizada somente no final dos anos de 1980, sem causar “prejuízos” às companhias carboníferas, até porque, a mudança da tração ocorreu no auge do complexo carbonífero.

## **8. Desmonte parcial do complexo: concessão e abandono**

O ano de 1990 marca o início de um novo modelo econômico para o Brasil pautado nas políticas neoliberais que está pautada nas privatizações, concessões e fechamento de autarquias e unidades produtivas. Para o sul-catarinense, o ano de 1990 marcou o fim do longo ciclo expansivo e acelerado do carvão, iniciado durante a Primeira Guerra Mundial, em que havia uma forte presença estatal no setor. No auge do complexo, 1979-1990, a maior companhia carbonífera da região era subsidiária da CSN, a ferrovia pertencia à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), o lavador era da CSN, a termoelétrica era da Eletrosul, a ICC, da Petrofértil, do Grupo Petrobrás, e o porto de Imbituba, uma concessão pública que dependia dos recursos da Portobrás para ampliar a capacidade instalada. Portanto, o complexo estava pautado, em larga medida, em empresas estatais. Do carvão beneficiado no lavador da CSN, o metalúrgico era destinado à Siderbrás, o energético à Eletrobrás e o rejeito à Petrobrás (GOULARTI FILHO; MORAES, 2005).

O governo Collor liberou a importação do carvão metalúrgico, desobrigou as siderúrgicas estatais a comprarem o carvão nacional, e reduziu a cota de compra garantida das companhias carboníferas. Associado a essas medidas, iniciou o Plano Nacional de Desestatização, que atingiu todo o complexo carbonífero. A crise no complexo carbonífero também teve um forte impacto na cidade de Imbituba, onde funcionava o porto e a ICC. O fechamento definitivo da ICC, em 1994, e o fim do

transporte de carvão para outros Estados brasileiros gerou uma alta capacidade ociosa no porto. A crise no complexo carbonífero pode ser visualizada na queda acentuada da produção e da oferta de emprego. Em 1989, foram extraídas 13,9 milhões de toneladas, em 1991 caiu para 6,7 milhões e a oferta de emprego reduziu de 7,9 mil para 4,4 mil, respectivamente. Os níveis de produção e emprego voltaram ao período pré-1973 (GOULARTI FILHO, 2002).

Atualmente dentro do complexo carbonífero estão em atividade as seguintes unidades: minas – ferrovia – termoelétrica. Com relação à TJJ, dentro do Programa Nacional de Desestatização, em 1997, a Eletrosul, que controlava a Jorge Lacerda, foi dividida em duas empresas: a Gerasul, responsável pelas unidades geradoras, e a Eletrosul, responsável pelas linhas de transmissão. Em 1998, a Gerasul foi vendida para a Tractebel, que assumiu a Jorge Lacerda. Para manter em funcionamento as minas de carvão em Santa Catarina, no contrato de venda da Jorge Lacerda, a Tractebel necessariamente deveria continuar comprando o carvão catarinense. O contrato só foi possível devido à garantia de pagamento dada à Tractebel pelo governo federal (GOULARTI FILHO; MORAES 2004).

Dentro do Plano Nacional de Desestatização, também foi incluída a RFFSA, que, para melhor gerenciar o processo de concessão para a iniciativa privada, dividiu a sua rede em sete malhas: Malha Centro-Leste, Malha Nordeste, Malha Oeste, Malha Paulista (antiga Ferrovias Paulistas SA – FEPASA, recém-federalizada), Malha Sudeste, Malha Sul e Malha Tereza Cristina. As setes malhas foram sendo concedidas separadamente. O leilão de concessão da Malha Tereza Cristina ocorreu no dia 22 de novembro de 1996, cujo preço mínimo foi fixado em 16,6 milhões de reais, porém houve um ágio de 11,3% e o preço final foi de 18,5 milhões de reais. As empresas que adquiriram foram: Montagens e Projetos Especiais, Santa Lúcia Agroindústria e Comércio e Associação dos Participantes Banco Interfinance, todas de capital nacional (BERZÍN, 2005). Com a concessão o nome mudou para Ferrovia Tereza Cristina (FTC)

Atualmente a FTC tem uma extensão total de 164 quilômetros e transporta apenas o carvão das minas até a termoelétrica em Capivari, sendo que o trecho até o porto de Imbituba está subutilizado. Em 2006 e início de 2007, ocorreram algumas iniciativas da FTC e dos empresários ligados ao setor cerâmico de fazer um novo uso da ferrovia transportando contêineres de pisos e azulejos para o porto de Imbituba. Para o embarque das mercadorias a FTC montou um novo terminal de carga em Criciúma, mas

o fluxo ainda é pequeno e não chega a ser uma nova alternativa de transporte para a “ferrovia do carvão”.

## Referências:

### Decretos Federais

BRASIL. **Coleção de Leis do Império de 1861**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1862. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Coleção de Leis do Império de 1874**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1875. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Coleção de Leis do Império de 1876**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Coleção de Leis do Império de 1878**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1879. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Coleção de Leis do Império de 1883**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1884. Disponível em <<http://www.camara.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 7.928 de 31 de março de 1910**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 12.478 de 23 de abril de 1917**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 12.933 de 20 de março de 1918**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 13.192 de 11 de novembro de 1918**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 12.943 de 30 de março de 1918**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 12.944 de 30 de março de 1918**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 13.627 de 28 de maio de 1919**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 20.089 de 09 de junho de 1931**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.328 de 21 de julho de 1937**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 2.054 de 04 de março de 1940**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei nº 2.074 de 08 de março de 1940**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 62.113 de 12 de janeiro de 1968**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br>> Acesso em 21 de junho de 2007.

### Leis Provinciais e Estaduais

SANTA CATARINA. **Coleção das leis da província de Santa Catarina do ano de 1874**. Desterro: Tipografia J. J. Lopes, 1874.

\_\_\_\_\_. **Decretos de 1891 do Estado de Santa Catarina**. Desterro, 1891.

\_\_\_\_\_. **Coleção das leis do Estado de Santa Catarina promulgadas no ano de 1895**. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1897.

\_\_\_\_\_. **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 1900**. Joinville: Tipografia C. W. Boehm, 1901.

### **Relatórios ministeriais**

BRASIL. **Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo ministro Antônio Pinto Chichorro da Gama no ano de 1834.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1834. Disponível em <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo ministro José Carlos Pereira de Almeida Torres em 1844.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1844. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério dos Negócios, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo ministro Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá.** Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1865. Disponível em: <<http://www.crl.edu>>. Acesso em 30 maio 2005.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo Ministro José Fernandes da Costa Pereira Júnior em 2 de maio de 1875.** Rio de Janeiro: Tipografia Americana, 1875. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério dos Negócios, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo Ministro Thomaz José Coelho de Almeida.** Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1877. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado à Assembléa Geral Legislativa pelo ministro Henrique D'Avila.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado ao Chefe do Governo Provisório pelo ministro Francisco Glicério.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República pelo ministro Antônio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1895.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1895. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República pelo ministro Antônio Olyntho dos Santos Pires em maio de 1896.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República pelo ministro Sebastião Eurico Gonçalves de Lacerda 1898.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República pelo ministro Lauro Severino Müller.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas apresentado ao Presidente da República pelo ministro Lauro Severino Müller.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório apresentado ao ministro Francisco Glicério pelos engenheiros Fabio Hostilo de Moraes Rego, Luiz Filipe Gonzaga de Campos e João Caldeira de Alvarenga Messeder sobre o Estado de Santa Catarina.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

### **Relatórios e requerimentos da EFDTC**

ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA. **Relatório apresentado por João Carlos Greenhalg ao ministro José Antônio de Saraiva no primeiro semestre de 1881.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1882. (Anexo ao Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1882.)

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado por João Carlos Greenhalg ao ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas José Antônio Saraiva.** Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883 (Anexo ao Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1883).

\_\_\_\_\_. **Requerimento expedido ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Tubarão, 14 de outubro de 1900.

\_\_\_\_\_. **Construção do Ramal Tubarão a Araranguá 1º trecho km 0 a 30.** Tubarão, 9 de dezembro de 1918.

\_\_\_\_\_. **Memória descritiva e orçamento do ramal de Urussanga.** Rio de Janeiro, 1919.

\_\_\_\_\_. **Exposição apresentada ao ministro da Viação e Obras Públicas pelo engenheiro Norberto da Silva Paes.** Tubarão, 1941.

- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1942.** Tubarão, 1943.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1943.** Tubarão, 1944.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1944.** Tubarão, 1945.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1946.** Tubarão, 1947.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1948.** Tubarão, 1949.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1949.** Tubarão, 1950.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1950.** Tubarão, 1951.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1953.** Tubarão, 1954.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1954.** Tubarão, 1955.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1959.** Tubarão, 1960.
- \_\_\_\_\_. **Relatório da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina referente ao exercício de 1964.** Tubarão, 1965.

#### **Relatórios da Província e do Estado de Santa Catarina**

SANTA CATARINA. **Fala do presidente da Província de Santa Catarina José Joaquim Machado de Oliveira na abertura da Legislatura Provincial em março de 1837.** Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1837. Disponível em: <<http://www.crl.uchicago.edu>> Acesso em: 30 maio 2005.

\_\_\_\_\_. **Discurso pronunciado pelo presidente da Província de Santa Catarina Brigadeiro João Carlos Pardal na abertura da Assembléia Legislativa em 1839.** Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1839. Disponível em: <<http://www.crl.uchicago.edu>> Acesso em: 30 maio 2005.

\_\_\_\_\_. **Fala do presidente da Província de Santa Catarina Brigadeiro Antero José Ferreira de Britto na Assembléia Legislativa em 1º de março de 1841.** Cidade do Desterro: Tipografia Provincial, 1841. Disponível em: <<http://www.crl.uchicago.edu>>. Acesso em: 30 maio 2005.

\_\_\_\_\_. **Relatório do 1º Vice-Presidente da Província Manoel Pinto de Lemos de 22 de junho de 1885.** Desterro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1885. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Presidente da Província Francisco José da Rocha apresentado à Assembléia Legislativa no dia 21 de julho de 1886.** Desterro: Tipografia do Conservador, 1886. <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

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

#### **Livros e artigos**

BÉRZIN, Ivan. A transição conservadora: o caso das privatizações no sul do estado de Santa Catarina. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Ensaio sobre a economia sul-catarinense II.** Criciúma: Editora da Unesc, 2005.

BOSSLE, Ondina Pereira. **Henrique Lage e o desenvolvimento do sul-catarinense.** Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

DALL'ALBA, João Leonir. **Colonos e mineiros no grande Orleans.** Orleans: Instituto São José, 1986.

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

\_\_\_\_\_. Siderúrgica Sul Catarinense (Sidersul): a persistência de um fracasso. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

\_\_\_\_\_. ; MORAES, Fábio Farias. Usina termoeletrica em Santa Catarina: da concepção da SOTELCA à privatização da Jorge Lacerda. **História Econômica e História de Empresas.** São Paulo: HUCITEC, v. 7, n. 1, jan-jun 2004.



\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_. Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. **Anais das Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada**. Porto Alegre, PUCRS, 2005.

MORAES, Fabio Farias de. Siderúrgica de Santa Catarina (Sidesc): uma idéia perdida no tempo. In: GOULARTI FILHO, Alcides (org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

PARIGOT, Julio. Memória das minas de carvão da Província de Santa Catarina. In: BRASIL. **Relatório da Repartição dos Negócios do Império apresentado à Assembléia Geral Legislativa pelo ministro Candido José de Araújo Vianna em 1841**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1841. Disponível em <<http://www.crl.edu>> Acesso em 21 de junho de 2007.

SOUZA, Sara Regina Silveira. **A D. Pedro I Railway: Sebastião Antonio Rodrigues Braga e a ferrovia Desterro-Rio Grande**. São Paulo: João Scortecci Editor, 1987.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina: a ferrovia do carvão**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

