

Carvão e Ferrovia: ecos de progresso e disputas políticas no Sul Catarinense na Primeira República

João Henrique Zanelatto¹

Alcides Goularti Filho²

Resumo: A exploração das minas de carvão no Sul Catarinense remonta ao século XIX, ainda no Império. As notícias da descoberta do minério na época atraíram o interesse de empresários nacionais e estrangeiros, mesmo com dúvida quanto à qualidade do carvão. Para escoar o carvão começaram a ser construídas estradas de ferro que ligariam a região das minas aos portos de Laguna e Imbituba. A exploração do carvão e as ferrovias provocaram grande euforia em todo o Sul catarinense, era o tão almejado progresso chegando à região. Provocaram também disputas políticas entre os grupos políticos da região e os que aqui vieram se estabelecer. O artigo procura fazer uma breve discussão sobre imagem de progresso e as disputas políticas que foram se configurando em torno da exploração do carvão e na construção de ferrovias no Sul catarinense durante a Primeira República.

Palavras chave: Carvão, Ferrovia, Progresso, Disputas Políticas.

Abstract: The exploitation of coal mines in southern Santa Catarina dating back to the nineteenth century, even in the Empire. The news of the discovery of ore at the time attracted the interest of domestic and foreign businessmen with even doubt about the quality of the coal. To transport the coal began to be built railways that would link the region of the mines to the ports of Laguna and Imbituba. The coal mining and railroads caused great excitement throughout the South of Santa Catarina, was the much desired progress coming to the region. Also provoked political disputes among political groups in the region and those who came here to settle. The article seeks to briefly discuss image of progress and political disputes that have been shaping up around the coal mining and the construction of railroads in the South of Santa Catarina during the First Republic.

Keywords: Coal, Railroad, Progress, Dispute Policy.

Conformação da sociedade e espaço Sul Catarinense

Na historiografia sobre o Sul Catarinense é possível identificar três forças ou grupos que disputavam o domínio na região durante a Primeira República. Eram elas: a “elite luso-brasileiro”³, a “elite formada por imigrantes europeus” e as “elite

¹ Doutor em História pela Pontifícia Universidade do Rio Grande do Sul (PUCRS); professor do Curso de História e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicada da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Membro do Grupo de Pesquisa “História Econômica e Social de Santa Catarina”.

² Doutor em Economia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), professor do Curso de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais Aplicada da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Líder do Grupo de Pesquisa “História Econômica e Social de Santa Catarina”.

³ Sobre o domínio luso-brasileiro na região ver: SILVA, Elias Manoel da. *A Palmatória: “Orleans já teve um tempo perigoso”*: Revolta Social em área de imigração no Sul de Santa Catarina na República Velha. Brasília: UnB, 2006. Dissertação de Mestrado em História.

vinculada a exploração do carvão”.⁴ Essas três forças ou grupos foram se configurando em contextos e épocas diferenciados.

A primeira, a “elite luso-brasileiro”, foi sendo engendrada com a ocupação da região a partir da fundação de Laguna, em 1678. Nesse contexto, toda a ocupação do território deu-se por meio de sesmarias, formando propriedades relativamente grandes, e tendo no trabalho escravo a força propulsora de muitas atividades. A partir da fundação de Laguna e de sua elevação à categoria de município, outros dois municípios foram criados, Tubarão e Araranguá. Nesses três municípios, constituiu-se uma elite, a “força dos luso-brasileiros”, que exerceu o domínio sócio-econômico-político-cultural na região quase de forma incontestada até a década de 1930⁵.

Por sua vez, a “elite formada por imigrantes europeus” foi se configurando com a chegada dos imigrantes europeus à região, a partir de 1873. A ocupação da região por esses imigrantes foi ocorrendo de maneira diferenciada da forma como os luso-brasileiros haviam ocupado. O território da região foi demarcado tanto pelo governo quanto por empresas privadas que formaram companhias de colonização e, posteriormente, venderam os lotes aos colonos que variavam em torno de 25 a 30 hectares, constituindo-se desta forma dezenas de núcleos coloniais espalhados por toda região.

Esses colonos permaneceram praticamente isolados em torno de seus lotes por um longo período, pois os locais de encontro e sociabilidade entre os colonos eram a igreja e a venda, e ocorriam somente nos fins de semana. Ali rezavam, namoravam, brincavam e negociavam. Isolados em seus núcleos, esses colonos preservaram e recriaram práticas, costumes, línguas e rituais, sejam eles italianos, alemães, poloneses ou outros, conformando uma identidade própria, que os diferenciava das elites de luso-brasileiros estabelecidos nos centros urbanos de Laguna, Tubarão e Araranguá. Esses núcleos coloniais estavam extremamente ruralizados até a década de 1930, basta dizer que, na época, das dezenas de colônias

⁴ No que tange à força dos imigrantes europeus e a força do carvão, podem ser encontradas informações nos trabalhos de: CAROLA, Carlos Renato. *Assistência Médica, Saúde Pública e o Processo Modernizador da Região Carbonífera de Santa Catarina*. São Paulo: USP, 2004. Tese de Doutorado em História. Ver também do mesmo autor: *Modernização, Cultura e Ideologia do Carvão em Santa Catarina*. In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). *Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004. TEIXEIRA, José Paulo. *Os donos da cidade*. Florianópolis: Insular, 1996.

⁵ ZANELATTO, João Henrique. *De olho no poder: o integralismo e as disputas políticas em Santa Catarina na era Vargas*. Criciúma, SC: Ediucesc, 2012, p. 106.

criadas no Sul Catarinense somente três foram elevadas à condição de município - Urussanga (1900), Orleans (1913) e Criciúma (1925). Nesses municípios, constituiu-se uma elite formada por padres, cônsules e principalmente comerciantes, que disputavam o poder local entre si e na região enfrentavam o domínio exercido pela elite luso-brasileira⁶.

Por fim, a “elite vinculada a exploração do carvão” foi-se configurando a partir da década de 1920, com a intensificação da exploração do carvão em decorrência da Primeira Guerra Mundial. A imagem de riqueza e progresso criada em torno da exploração do carvão atraiu não somente os interesses dos grupos da região sejam eles lusos ou imigrantes, mas especialmente empresários de outros estados, bem como o governo federal. A exploração do carvão e a construção de ferrovias foi produzindo significativas mudanças sócio-econômico-político-culturais em toda a região, criou uma imagem de progresso e provocou disputas políticas entre os grupos estabelecidos na região.

Imagem de progresso e disputas políticas: o processo de exploração do carvão e construção de ferrovias.

Toda despesa que se fizer com a indústria do carvão será bem empregada, imensos como serão os lucros a serem obtidos com a sua exploração. Com a exploração das nossas minas não mais ficaremos na dependência do carvão da Inglaterra, nem dos Estados Unidos, nem de qualquer outra nação, [...]; é com o maior entusiasmo, pois, que devemos acolher todos quantos vierem a Santa Catarina arrancar das entranhas da terra **o ouro preto, [...]; isso só basta para revolucionar a vida econômica do sul d’este Estado, aumentando de modo extraordinário a prosperidade de todos os habitantes** [...]. Santa Catarina, cujas jazidas carboníferas são as melhores do Brasil, será num futuro não muito remoto com a respectiva exploração, um dos Estados mais prósperos da nossa pátria⁷.

A partir da citação, pode-se fazer algumas inferências. Em primeiro lugar, ao longo de todo o texto perpassa o discurso da riqueza, da prosperidade, do progresso, não

⁶ ZANELATTO, João Henrique. De olho no poder: o integralismo e as disputas políticas em Santa Catarina na era Vargas. Criciúma, SC Ediunesc. Porto Alegre: EdIPUCRS, 2012.

⁷ Jornal *A Rua*, Rio de Janeiro, 1918. Esse artigo publicado na imprensa carioca era uma reedição de um artigo do Jornal Albor de Laguna que por considerá-lo importantíssimo resolveu publicá-lo. Sobre isso, ver: BERNARDO, Roseli Terezinha. O Carvão Nacional: do discurso formado à ação concretizada, 1880-1930. In: GOULARTI FILHO. Alcides. *Memória e Cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004, p. 69.

só para o Sul Catarinense e seus habitantes, como também para todo o estado, que viria a tornar-se, em um futuro próximo, num dos mais prósperos da Nação. Outro aspecto ressaltado pelo texto, diz respeito à independência da Nação, que, com a exploração do “ouro preto”, não mais precisaria importar o mineral, tão estratégico para o seu desenvolvimento. Por último, parece fazer um convite a empresários de outras regiões que quisessem investir na exploração do carvão. É bem verdade que a exploração do minério foi inicialmente feita por empresários vindos de outros estados, já que as grandes minas da região pertenciam a empresários procedentes de outras regiões do país⁸.

À medida que a mineração era intensificada, paralelamente ocorria uma migração para o Sul Catarinense, em especial para os municípios⁹ onde era explorado o carvão. No município de Criciúma, por exemplo, verificou-se que sua população, em 1926, era de 8.500 habitantes¹⁰, saltando para 27.753 em 1940 e praticamente dobrando nesta década¹¹. E para o trabalho nas minas vieram de outras regiões do estado e de outros estados os dirigentes, diretores, engenheiros, médicos, técnicos, capatazes, enquanto para o trabalho braçal vinham trabalhadores dos municípios da própria região¹².

A exploração das minas de carvão remonta ao século XIX, ainda no Império. O carvão foi encontrado nas cabeceiras do Rio Tubarão, situadas nas proximidades do atual município de Lauro Müller. As notícias da descoberta do minério na época atraíram o interesse de empresários nacionais e estrangeiros, mesmo com dúvida quanto à qualidade do carvão. Em 1861, o Visconde de Barbacena, Filisberto Caldeira Brant Pontes, recebeu concessão de duas léguas de terras nas cabeceiras do Rio

⁸ BELOLLI, Mário et al. *História do Carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: IOESC, 2002. GOULARTI FILHO. Alcides. *Memória e Cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

⁹ Até o final da década de 1940 o Sul Catarinense era forma do por oito municípios: Laguna, Tubarão, Araranguá, Imaruí, Jaguaruna (habitados em sua grande maioria até o final do século XIX por população descendente de açorianos e luso-brasileiros) e Urussanga, Orlenas e Criciúma habitadas por imigrantes europeus e seus descendentes. Em Laguna, Tubarão e Araranguá havia uma elite formada por lusos brasileiros que exerceu o domínio sóciopolítico quase incontestemente em âmbito local e regional até 1930. ZANELATTO, João Henrique. *De olho no poder: o integralismo e as disputas políticas em Santa Catarina na era Vargas*. Criciúma, SC Ediunesc. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2012.

¹⁰ VOLPATO, Terezinha Gascho. *Vidas Marcadas: trabalhadores do carvão*. Tubarão: Ed: Unisul, 2001.

¹¹ IBGE, Recenseamentos Demográficos de 1940 e 1950.

¹² ZANELATTO, João Henrique et al. *Memória e Trabalho. Sentimentos, lutas e esperanças dos trabalhadores aposentados de Criciúma*. XI Encontro Estadual de História: mídia e cidadania. Florianópolis: UFSC, junho/2006 (Anais Eletrônicos).

Tubarão para explorar o carvão e também a permissão para a construção de uma estrada de ferro que ligaria a região das minas aos portos de Laguna e Imbituba. Esse empreendimento surgia da associação de capitais estrangeiros (inglês), capital privado nacional e o poder público. Desta associação nascia em Londres a “The Tubarão Coal Mining Company” e a “The Donna Thereza Chistina Railway Company Limited¹³”

As obras de construção da estrada de ferro foram iniciadas em 1880, sendo concluídas e entregues para o tráfego em 1844, com 111 quilômetros, ligando as minas de carvão em Lauro Müller aos portos de Laguna e Imbituba. Contudo, foi somente em 1886 que a empresa mineradora conseguiria fazer o primeiro transporte de carvão e também o último, tendo em vista a constatação da baixa qualidade do carvão, o custo com o transporte e a competição com o carvão Inglês, mais barato e de melhor qualidade¹⁴ Diante do fracasso, no ano seguinte o Visconde de Barbacena vendeu sua parte na sociedade para a empresa Lage & Irmãos. Construída para transportar o carvão, a ferrovia funcionou precariamente, transportando mercadorias e passageiros, tendo sido encampada pelo governo federal em 1902¹⁵.

O carvão do Sul Catarinense teria novo impulso no contexto da Primeira Guerra Mundial. O conflito dificultou a importação do carvão estrangeiro, especialmente o inglês, fato que despertou mais uma vez os interesses de grupos do empresariado nacional, sendo reiniciados os estudos a fim de verificar a qualidade e viabilidade da comercialização do carvão. “A possibilidade de explorar o carvão abria novas perspectivas de desenvolvimento para o Sul do estado e reacendia a esperança que fora frustrada no século passado¹⁶”. Nos discursos dos jornais, tanto locais quanto nacional, eram celebrados a riqueza e o progresso que o mineral traria para a região. “Atividade, verdadeiro delírio de trabalho agitam e sacodem todo o Sul do estado, e os catarinenses pensam com grande alegria no enorme desenvolvimento que o estado receberá com o aproveitamento de seu mineral¹⁷”.

¹³ BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o desenvolvimento Sul Catarinense*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981.

¹⁴ NASCIMENTO, Dorval. *As curvas do Trem*. A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. Criciúma: UNESC, 2004.

¹⁵ BELOLLI, Mário et al. *História do Carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: IOESC, 2002.

¹⁶ NASCIMENTO, Dorval. *As curvas do Trem*. A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. Criciúma: UNESC, 2004, p. 29.

¹⁷ *Albor*. Laguna, 16 de fevereiro de 1919.

Dos grupos econômicos que investiram na exploração do carvão, a historiografia destaca a presença do Grupo Empresarial Lage & Irmãos e a atuação individual do empresário Henrique Lage. Os negócios da empresa Lage & Irmãos eram muito diversificados, possuíam companhia de navegação, construíam vapores, vendiam madeiras, esquadrias, aços, ferrarias, forneciam carvão de pedra importado, exportavam café, importavam sal, e em Santa Catarina os negócios foram ampliados com a formação de várias companhias de mineração.

A Primeira Guerra Mundial afetou sensivelmente os negócios do Grupo Lage, o comércio de cabotagem e a importação de carvão, que eram as principais atividades da empresa foram os mais atingidos¹⁸. Aproveitando o contexto da Guerra, tendo em vista que seus negócios foram prejudicados e sendo a empresa proprietária das antigas reservas do Visconde de Barbacena, deu-se início à exploração do carvão. Entre 1917 e 1922 foram criadas no Sul Catarinense cinco companhias carboníferas: a Companhia de Mineração Barro Branco, a CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá), a CCU (Companhia Carbonífera Urussanga S. A), a Companhia Carbonífera Próspera S.A. e a Companhia Ítalo – Brasileira Ltda¹⁹. As duas primeiras pertenciam ao Grupo Henrique Lage. Além da exploração do carvão, o Grupo Lage investiu na região no transporte ferroviário portuário e marítimo²⁰, pois eram obstáculos que dificultavam o escoamento do carvão. Construíram o prolongamento da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina de Tubarão-Criciúma, pronto para o tráfego em 1919, e posteriormente estendido até Araranguá, inaugurado em 1927²¹. Nesta época, a Companhia Carbonífera Urussanga construía também o ramal da ferrovia ligando Urussanga à linha tronco Tubarão-Araranguá, concluído em 1925.

Os votos de tantos anos estão, pois, prestes a se realizarem. Urussanga, a próspera e laboriosa colônia italiana, participará, dentro de poucos meses, dos benefícios do progresso, e a locomotiva trará àquelas populações novas energias e novos estímulos para sempre melhorar e aumentar as fontes do seu

¹⁸ BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o desenvolvimento Sul Catarinense*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981, p. 31.

¹⁹ GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002, p. 88.

²⁰ Além dos investimentos citados, o Grupo Lage fez vários investimentos no município de Imbituba, e em 1920 fundaram o Banco Sul do Brasil S/A, que garantia financiamento certo e apoio político, pois eram acionistas do banco Hercílio Luz, Celso Bayma e Adolfo Konder.

²¹ ZUMBLICK, Walter. *Tereza Cristina: a ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A., 1987, p. 115. Ver também: *Jornal. A Paz*. Tubarão, 19 de outubro de 1924. Foram mais de 90 quilômetros de ferrovia construídos.

bem-estar. Como é sabido, o ramal férreo ligará Urussanga à estrada Tubarão-Araranguá e servirá para o transporte, em larga escala, do carvão que, em grande abundância, encontra-se em diversas localidades daquele município. Temos certeza, que com o de Criciúma contribuirá para que o problema do combustível nacional receba sua definitiva solução [...]”²².

Como se vê, mesmo antes da construção do ramal ferroviário até Urussanga, o discurso de progresso e de riqueza que a ferrovia traria era exaltado pelo jornal. O carvão transportado pela ferrovia em grande abundância contribuiria para solucionar o problema do combustível nacional agravado com a Grande Guerra.

Além do Grupo Lage, empresários de outros estados investiram na exploração do carvão da região (Paulo de Frontin, Mauricio de Souza, Paulo Lacombe, Arthur Watson Sobrinho²³) e também houve investimentos estrangeiros, como, por exemplo, a participação do empresário alemão Hugo Stinnes²⁴ na modernização da Carbonífera Próspera. Essa Companhia, formada por descendentes de imigrantes italianos, não tendo capitais para equipar as minas com aparelhagens modernas, passou “para propriedade de um sindicato com fortes capitais nacionais e estrangeiros”²⁵.

Como se viu, a exploração do carvão do Sul Catarinense teve seu grande impulso com a conjuntura da Primeira Guerra Mundial e a partir de investimentos de empresários nacionais e estrangeiros que compraram ou se associaram aos empresários locais, os descendentes de imigrantes europeus. Via de regra, as elites luso-brasileiras de Tubarão e Laguna também procuraram tirar proveito, desde o início, da exploração do carvão e da construção da ferrovia. Evocam-se aqui alguns exemplos que fundamentam essa assertiva. Em primeiro lugar, quando do início da construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, em 1881, Laguna e Tubarão utilizaram sua força política de forma contundente articulando para que o traçado da ferrovia não se desviasse dos interesses dos dois municípios. O Visconde de Barbacena, logo após ter conseguido financiamento para a construção da ferrovia e a exploração do carvão

²² Jornal. *Albor*, março de 1919.

²³ BELOLLI, Mário et al. *História do Carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: IOESC, 2002, p. 68.

²⁴ BELOLLI, Mário et al. *História do Carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: IOESC, 2002, p. 92. O autor destaca os investimentos do empresário alemão.

²⁵ Jornal. *A Imprensa*. Tubarão, 27 de Janeiro de 1924.

mineral, que segundo as investigações técnicas, estavam situadas nas cabeceiras do Rio Tubarão, contratou a empresa James Perry e Cia. para a construção da estrada de ferro²⁶

Via de regra, qualquer construção, seja de uma estrada ou ferrovia, leva em consideração a economia dos custos, e isso significa realizar um traçado mais curto e que busque driblar as adversidades colocadas pela natureza. No caso, a Ferrovia Tereza Cristina que, na época, era o mais moderno meio de transporte e, portanto um privilégio de poucas regiões do Império, deveria ter levado em conta o potencial de desenvolvimento que poderia engendrar. Contudo, o traçado escolhido sugere que o critério do menor custo foi vencido pelos interesses de Laguna e Tubarão, mesmo sendo a ferrovia um empreendimento financiado com capital privado (inglês), pois o Estado havia dado apenas garantias aos capitais ingleses²⁷

Tendo sido construída para o transporte de carvão da região das minas, uma breve análise do ponto de partida, o Porto de Imbituba, e o ponto de chegada, a região das minas nas cabeceiras do Rio Tubarão. Demonstra que o caminho mais curto e, portanto menos oneroso passaria pelo meio das terras do Patrimônio Dotal e não seguindo as margens do Rio Tubarão, como de fato foi construída. Soma-se a isso as conhecidas e violentas enchentes desse rio que recolhe as águas de dezenas de afluentes pequenos, médios, e grandes, desde a serra do mar até o litoral. Portanto do ponto de vista técnico, as características do rio não aconselhariam uma estrada de ferro seguindo seu traçado.

A obstinação no traçado seguindo o Rio Tubarão onerou em muito a construção da estrada de ferro como se pode perceber nos aproximadamente um quilometro e trezentos metros da “Ponte da Cabeçada”, as várias pontes para cortar os tributários do Rio Tubarão, e as dunas do litoral que exigiam a construção de longos diques para evitar que a areia adentrasse nos trilhos. A todas essas contra-indicações técnicas soma-se o fato de que o traçado ficaria muito longo e, portanto, bem mais caro²⁸.

Os argumentos expostos acima são endossados por Charles Mitchel Smith Leslie, engenheiro encarregado de fazer o levantamento das terras do Patrimônio Dotal pertencentes ao Conde d’Eu e à princesa Isabel. Em seu relatório, percebeu que além dos problemas técnicos apresentados no traçado articulado pelos interesses de Laguna e Tubarão, este traçado não atenderia a contento aos interesses dos príncipes que

²⁶ ZUMBLICK, Walter. *Tereza Cristina: a ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A., 1987.

²⁷ ZUMBLICK, Walter. *Tereza Cristina: a ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A., 1987.

²⁸ SILVA, Elias Manoel da. *A Palmatória: Orleans já teve um tempo perigoso: Revolta Social em área de imigração no sul de Santa Catarina na República Valha*. Brasília: UnB, 1996, p. 71-72 (Dissertação de Mestrado em história).

pretendiam iniciar a colonização. Dizia Leslie no relatório, com todo cuidado, a fim de evitar qualquer atrito com os interesses das elites locais. “Sem condenar o atual traçado [...] a estrada Dona Tereza Cristina teria maiores proveitos passando por Braço do Norte e cortando o Patrimônio, pois, teria evitado as enormes obras de arte da Cabeçuda e as pontes sobre o Tubarão”.²⁹

Vê-se que não foram os argumentos técnicos a prevalecerem na escolha do traçado para a construção da ferrovia, mas sim a força política das elites luso-brasileiras de Laguna e Tubarão. Não fosse a capacidade de articulação política de Laguna e Tubarão, certamente os investimentos privados não teriam dado tanta importância aos interesses dessas localidades.

Em segundo lugar, destaca-se outro fato que atesta a influência política das elites luso-brasileiras, especialmente de Tubarão. Com o término da construção da ferrovia, Imbituba foi escolhida pelos ingleses para sediar as oficinas, depósitos, almoxarifados da Estrada de Ferro Tereza Cristina³⁰. Contudo, em 1906, através de uma articulação do superintendente Municipal de Tubarão, o Coronel João Cabral de Mello, eram transferidas as oficinas da Estrada de Ferro para este município³¹. Por último, aponta-se para as disputas entre Laguna e Imbituba, para ser o porto carvoeiro, disputa essa sempre vencida por Laguna dada à articulação política de suas elites, tanto que em 1940 Getúlio Vargas decretou Laguna como porto carvoeiro³².

Posto isso, evoca-se ainda a presença de investimentos do Estado no Sul Catarinense. Ao longo da década de 1920, foram várias as medidas de incentivo para a indústria carbonífera da região³³. No entanto, foi a partir do protecionismo estatal do pós-1930 que o carvão catarinense receberia os maiores incentivos. Através de vários decretos, o governo de Getúlio Vargas regulava as condições para o aproveitamento do

²⁹ Relatório do engenheiro Charles Mitchel Smith Leslie – 1º de agosto de 1881. Arquivo do Museu da Imigração Conde D’Eu, Orleans, Santa Catarina.

³⁰ MARTINS, Manoel de Oliveira. *História de Imbituba*. Florianópolis: Ribeiro. 1971.

³¹ ZUMBLICK, Walter. *Tereza Cristina: a ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A., 1987, p. 84-86. Ver também: Jornal. *O Tubaronense*, 20 de maio de 1906. O jornal destaca a solenidade de mudança das oficinas para Tubarão ressaltando a presença das autoridades como Lauro Müller (Ministro de Obras e Aviação) representando o Presidente da República e exaltando o esforço do coronel João Cabral de Mello (Prefeito de Tubarão).

³² MORAES, Fabio Farias de. *O Porto Carvoeiro na formação do Complexo Carbonífero Catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba*. Criciúma: UNESC, 1996, p. 38 (monografia de conclusão de curso em economia).

³³ BELOLLI, Mário et al. *História do Carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: IOESC, 2002, p. 101 - 108. O autor destaca os vários incentivos governamentais à exploração do carvão na década de 1920.

carvão nacional, basta dizer que em 1931 era emitido um decreto tornando obrigatório o consumo de 10% do carvão nacional e em 1937 a cota seria elevada para 20%. Os incentivos contribuíram para o surgimento, na década de 1930, de mais quatro companhias mineradoras, e nos anos 40 de mais 30³⁴.

Assim, no contexto da Primeira Guerra Mundial, a exploração do carvão mineral recebeu novo impulso, que nos anos 20 provocou a expansão dos ramais da Estrada de Ferro Tereza Cristina. Atraiu empresários de outros estados e até estrangeiros e foi ocorrendo a modernização das minas, um número crescente de migrantes vão chegando à região, e no pós-30 receberia o protecionismo estatal. Todos esses acontecimentos sugerem que a região e sua população estavam experimentando mudanças não só econômicas, mas também políticas e culturais. A perspectiva de alcançar riqueza, prosperidade e progresso, exaltados pela imprensa, atingia amplos setores da sociedade.

No Brasil, nos anos vinte, vinha se configurando uma nova mentalidade sobre o país. As palavras de ordem neste contexto eram progresso, urbanização, industrialização e modernidade. Essas ideias advindas da Europa aportaram no Brasil provocando transformações de toda ordem. Pretendia-se vencer o “atraso”, acompanhando o ritmo de desenvolvimento da civilização europeia. Dito de outra forma, essas transformações, que estavam ocorrendo vertiginosamente, nada mais eram do que a expansão do capitalismo europeu pelo mundo ocidental, principalmente a partir da segunda revolução industrial. As novas tecnologias elevaram a produtividade e incorporaram parcelas significativas da população global aos processos produtivos trazidos pela industrialização³⁵

Por outro lado, essas mudanças, que estavam ocorrendo principalmente nos grandes centros do país, São Paulo e Rio de Janeiro, devem-se também ao dinamismo da economia local, de base cafeeira associado à emergência da indústria, e ao rápido crescimento demográfico sofrido pelas cidades; mas tem a ver com uma espécie de culto ao novo, ao imaginário “moderno”, que passava a vigorar.

³⁴ GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002, p. 88.

³⁵ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Extático da Metrópole*. São Paulo: Sociedade e Cultura nos Freementes Anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 28.

‘Moderno’ se torna à palavra origem, o novo absoluto, a palavra-futuro, a palavra-ação, a palavra-potência, a palavra-libertação, a palavra-alumbramento, a palavra-reencantamento, a palavra-epifania. Ela introduz um novo sentido à história, alterando o vetor dinâmico do tempo que revela a sua índole ponto remoto no passado, mas de algum lugar do futuro³⁶

Ecos destas mudanças foram sentidos por parcelas significativas das populações do Sul Catarinense. A região entrava na década de 30 com um quadro positivado para suas populações, em especial para as áreas de imigração, onde o carvão era explorado.

Por fim como ficou evidenciado que a exploração do carvão e a construção de vários ramais ferroviários no Sul Catarinense impulsionaram e economia da região que até primeira década do século XX estavam alicerçadas basicamente na agricultura. Essas mudanças foram criando ao longo da Primeira República uma imagem positivada para região, provocaram disputas pelo poder político entre os vários grupos estabelecidos na região: luso-brasileiros, imigrantes europeus e seus descendentes e grupos vinculados à exploração do carvão. No pós-30 a exploração do carvão foi intensificada em especial com uma forte presença do Estado, novas disputas foram se processando, mas isto fica para um outro escrito.

Referências Bibliográficas:

BELOLLI, Mário et al. *História do Carvão de Santa Catarina*. Florianópolis: IOESC, 2002.

BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o desenvolvimento Sul Catarinense*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981.

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

GOULARTI FILHO. Alcides. *Memória e Cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

MARTINS, Manoel de Oliveira. *História de Imbituba*. Florianópolis: Ribeiro. 1971.

³⁶ SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Extático da Metrópole*. São Paulo: Sociedade e Cultura nos Freementes Anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 28.

MORAES, Fabio Farias de. *O Porto Carvoeiro na formação do Complexo Carbonífero Catarinense: a disputa entre Laguna e Imbituba*. Criciúma: UNESC, 1996. (monografia de conclusão de curso em economia).

NASCIMENTO, Dorval. *As curvas do Trem*. A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. Criciúma: UNESC, 2004.

SILVA, Elias Manoel da. *A Palmatória: Orleans já teve um tempo perigoso: Revolta Social em área de imigração no sul de Santa Catarina na República Valha*. Brasília: UnB, 1996. (Dissertação de Mestrado em história).

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Extático da Metrópole*. São Paulo: Sociedade e Cultura nos Freementes Anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992

VOLPATO, Terezinha Gascho. *Vidas Marcadas: trabalhadores do carvão*. Tubarão: Ed: Unisul, 2001.

ZANELATTO, João Henrique et al. *Memória e Trabalho. Sentimentos, lutas e esperanças dos trabalhadores aposentados de Criciúma*. XI Encontro Estadual de História: mídia e cidadania. Florianópolis: UFSC, junho/2006 (Anais Eletrônicos).

ZANELATTO, João Henrique. *De olho no poder: o integralismo e as disputas políticas em Santa Catarina na era Vargas*. Criciúma, SC Ediunesc. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2012.

ZUMBLICK, Walter. *Tereza Cristina: a ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Ed. da UFSC, R.F.F.S.A., 1987.

Fontes:

Jornal. *O Tubaronense*, 20 de maio de 1906

Jornal. *A Rua*, Rio de Janeiro, 1918.

Jornal. *Albor*, março de 1919.

Albor. Laguna, 16 de fevereiro de 1919.

Jornal. *A Imprensa*. Tubarão, 27 de Janeiro de 1924.

Jornal. *A Paz*. Tubarão, 19 de outubro de 1924.

Relatório do engenheiro Charles Mitchel Smith Leslie – 1º de agosto de 1881. Arquivo do Museu da Imigração Conde D’Eu, Orleans, Santa Catarina.