

FORMAÇÃO, EXPANSÃO E DESMONTE PARCIAL DO COMPLEXO CARBONÍFERO CATARINENSE

*Alcides Goularti Filho¹
Fabio Farias de Moraes²*

RESUMO: O objetivo deste texto é discutir a formação, a expansão e o desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense a partir das unidades que faziam e fazem parte deste complexo: companhias carboníferas, ferrovia, lavador, termoelétrica, carboquímica e porto. Estas unidades foram sendo construídas no sul de Santa Catarina a partir do final do século XIX. Também será apresentada uma periodização tendo como base a entrada em operação das unidades do complexo, que se inicia em 1884, quando foi inaugurada a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, e se completa com a inauguração da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) em 1979. Os anos 1990, em função das políticas neoliberais, são marcados pelo desmonte parcial desse complexo. No final do texto, é feita uma reflexão sobre o carvão catarinense e as políticas estatais.

PALAVRAS-CHAVE: Carvão. História. Santa Catarina. Economia

ABSTRACT: The objective of this text is argued the formation, the expansion and the partial dismounting of the catarinense carboniferous complex: company carboniferous, railway, beneficiation plant, thermoelectrial, carbonchemical and port. These units had been being constructed in the south of Santa Catarina from the end of century XIX. Also will be presented a periodic having as base the entrance in operation of the units of the complex, initiated in 1884, when was inaugurated Railway Teresa Cristina, and completed with inauguration of the

¹ Doutor em Economia pela Unicamp, professor do Curso de Economia da Unesc. Membro do Grupo de Pesquisa Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina.

Catarinense Carbonchemical Industry (ICC) in 1979. Years 1990, in function of the neoliberal politics, it is complex was partial dismounting. In the end of the text, have a reflection about catarinense coal and the state politics to the complex.

KEYWORDS: Coal. Santa Catarina. History. Economics

Introdução

Desde o início do século XIX já se sabia da existência de carvão mineral na cabeceira do Rio Tubarão no município de Laguna, em Santa Catarina. Por várias vezes, a região foi visitada por naturalistas, engenheiros e geólogos na busca de mais informações sobre a qualidade do carvão e as condições de acesso e transportes.

Sempre foi apontado que o carvão catarinense era de baixa qualidade, inclusive foi este um dos motivos que levaram os ingleses a abandonar a exploração do carvão no final do século XIX. O carvão catarinense divide-se em: carvão metalúrgico, destinado às siderúrgicas para fazer o aço; carvão-vapor (energético), destinado à termoelétrica para gerar energia, e o rejeito piritoso com alto teor de enxofre.

No começo da exploração do carvão, de cada 100 toneladas aproximadamente 75% era pirita carbonosa (rejeito piritoso), o restante era apenas utilizado para o transporte (ferrovias e navegação fluvial e marítima). Com a entrada em operação da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), de Volta Redonda, em 1946, o carvão catarinense passou a ser beneficiado, extraíndo dele a fração metalúrgica. Portanto, a partir de 1946, dos 25% que não eram pirita 15% eram considerados carvão metalúrgico (com alto teor de cinza, em torno de 18,5%), o restante era o carvão-vapor que poderia ser utilizado em termoelétrica. Com a entrada em operação da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, em 1965, passou a ser aproveitado o carvão-vapor. Mesmo assim, ainda havia muito rejeito. E com o início das atividades da ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), em 1979, parte do rejeito passou a ser aproveitada na produção do ácido sulfúrico.

Com a privatização do complexo Siderbrás, a importação do carvão metalúrgico e a desativação da ICC, atualmente 99,0% do carvão catarinense são utilizados apenas na Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, de propriedade da Tractebel, uma empresa multinacional.

Companhias carboníferas

Desde os anos 1830 já se admitia a necessidade de constituir companhias carboníferas para a exploração do carvão mineral em Santa Catarina. A primeira concessão de privilégio para abrir uma mina foi dada ao Visconde de Barbacena, em 1861. Ao longo da segunda metade do século XIX, foram concedidos outros nove privilégios. Contudo, a primeira companhia a ser constituída foi a firma inglesa Companhia de Mineração de Carvão Tubarão, em 1883, que operou somente até 1887 e foi abandonada³.

Somente com o advento da Primeira Guerra Mundial efetivamente começou a ser extraído o carvão catarinense de forma mais racional, com a fundação das companhias carboníferas. Entre 1917 e 1922 foram fundadas cinco companhias: a CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá), a CCU (Companhia Carbonífera Urussanga S.A.), a Companhia Carbonífera Próspera S.A., a Companhia Ítalo-Brasileira Ltda e a Companhia Nacional Mineração Barro Branco. Apenas a Cia Próspera e a Ítalo-Brasileira tinham sede em Criciúma, as demais, no Rio de Janeiro. Nos anos 1930 surgiram mais quatro companhias, nos anos 1940 mais 30, e nos 1950 mais oito, todas de pequenos proprietários locais. No final dos anos 1930 havia quatro companhias carboníferas que tinham mais de 100 trabalhadores: CCU, Barro Branco, CBCA e Rio Carvão⁴.

² Economista pela Unesc. Membro do Grupo de Pesquisa Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina.

³ BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o desenvolvimento sul-catarinense*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

⁴ GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

De 1945 a 1960 surgiram na região aproximadamente 40 pequenas mineradoras que atuavam de forma artesanal, todas de proprietários locais. Grande parte dessas pequenas mineradoras vendia sua produção às mineradoras de maior porte, como a CBCA, a Cia Próspera, a Barro Branco e a Carbonífera Criciúma. Com o acelerado processo de mecanização da escolha e do transporte externo, diminuiu o número de pequenas mineradoras, dando início a um processo de centralização, que resultou em doze mineradoras no início dos anos 1970. Das inúmeras minas que existiam na região, muitas fecharam em função do esgotamento das reservas ou foram compradas por mineradoras maiores, que tinham mais recursos financeiros e técnicos para extrair o mineral.

A maior mineradora, na época, era a estatal Companhia Próspera, subsidiária da CSN, fundada em 1921 por pequenos proprietários locais, transformada em companhia mista em 1941 e repassada ao Estado em 1953. Verificavam-se dois movimentos de acumulação no setor carbonífero nos anos 1950 e 1960: a subordinação do pequeno ao grande capital e a centralização de capital⁵.

Com o desmonte parcial do complexo carbonífero, houve uma reestruturação patrimonial nas companhias. A maior companhia, a CSN, foi desativada, atingindo toda a região, pois a empresa operava em vários municípios (Criciúma, Içara, Siderópolis e Tubarão). Atualmente, operam na região dez companhias, todas de empresários locais, e destinam sua produção para a Tractebel, operadora da Usina Termoelétrica Jorge Lacerda.

Ferrovia - Estrada de Ferro Dona Teresa

Em 1861, o Visconde de Barbacena obteve a concessão do governo imperial para explorar as jazidas de carvão, construir uma ferrovia ligando até o porto de Laguna e constituir uma companhia carbonífera. Barbacena conseguiu junto a financistas

⁵ Op.cit.

londrinos os recursos necessários para a construção da ferrovia e da companhia carbonífera, que se tornaram proprietários da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina e da Companhia de Mineração de Carvão Tubarão. A ferrovia foi construída de 1880 a 1884 e ligada às minas do Passa Dois (atual Lauro Müller) e aos portos de Laguna e Imbituba.

Porém, a ferrovia começou a apresentar déficits constantes, e as reservas de carvão começaram a revelar a sua baixa qualidade. Com isto, os ingleses abandonaram a companhia e ficaram gerenciando a ferrovia até 1902, quando foi adquirida pelo governo federal. Em 1910, o governo concedeu os privilégios de ferrovia para o Sindicato Farquhar, que se comprometeu a realizar uma série de obras. Como as obras não foram executadas, o governo passou a concessão para a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá, do empresário carioca Henrique Lage, que durou até 1940⁶.

Até 1917, ano em que efetivamente começou a exploração racional de carvão em Santa Catarina, a ferrovia servia mais como transporte de pessoas e mercadorias. Com a descoberta de carvão em Criciúma e as novas exigências da demanda nacional por carvão, a ferrovia foi estendida até Criciúma, 1919, Urussanga, 1923, e Araranguá, 1927. Nos anos 1940 chegou até a cidade de Siderópolis, nas minas da Companhia Siderúrgica Nacional, numa extensão total de 240 km.

A Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina foi encampada em 1940 pelo governo federal, que a transferiu para a Rede Ferroviária Federal S.A. em 1957. Após a extensão para Siderópolis, a ferrovia não teve mais nenhum plano de expansão. Pelo contrário, em 1969 foi retirado o ramal Araranguá, e em 1973, após uma longa disputa com Imbituba, os trilhos foram retirados de Laguna⁷.

O transporte de passageiros foi desativado no final dos anos 1960, passando a ferrovia a operar somente com o transporte do

⁶ ZUMBLICK, Walter. *Teresa Cristina: a ferrovia do carvão*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

⁷ Op. cit.

carvão. Até 1946, o trajeto do carvão era das minas ao porto de Laguna e Imbituba; após a construção do Lavador de Capivari, o carvão fazia uma parada para ser beneficiado e seguia para o porto de Imbituba, apenas o carvão metalúrgico, para abastecer as siderúrgicas estatais no Sudeste. A ferrovia também transportou nos anos 1980 o rejeito para ser aproveitado na Indústria Carboquímica Catarinense, em Imbituba.

Com a liberação da importação do carvão metalúrgico em 1990 e a privatização do complexo Siderbrás, o porto de Imbituba deixou de escoar o carvão metalúrgico catarinense, e o Lavador e a ICC foram desativados. O ramal até Imbituba está em completo desuso, sendo utilizado apenas o trecho ligando algumas minas até a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, em Capivari. Em 1997, a ferrovia foi concedida à iniciativa privada (América Latina Logística –ALL) por um prazo de 30 anos e passou a denominar-se Ferrovia Teresa Cristina.

Lavador - Lavador de Capivari

A implantação da usina de beneficiamento de carvão em Santa Catarina, para separar o carvão metalúrgico do carvão-vapor e do rejeito, deu-se concomitante à construção da CSN em Volta Redonda, das minas de ferro em Conselheiro Lafaiete (MG) e das minas de carvão em Siderópolis (SC). A usina de beneficiamento de carvão da CSN em Santa Catarina foi inaugurada junto com o complexo CSN em 1946 e era composta de um lavador e uma pequena usina termoelétrica.

A busca constante pelo aumento da recuperação de carvão metalúrgico levou a quatro alterações do esquema de operação da usina de beneficiamento. O último deles aconteceu no final da década de 1960 e é o maior, com a adoção da técnica de ciclones de meio denso para beneficiamento do carvão. A partir de então, as mudanças na estrutura do Lavador de Capivari foram relativas à ampliação da capacidade de processamento de carvão⁸.

⁸ RODRIGUES, José Valmor; LEMOS, Maitê. *Veredas do passado: história de Capivari de Baixo*. Tubarão: Ed. Reuter, 2003.

A maior dificuldade na utilização do carvão catarinense na siderurgia decorria do seu alto teor de cinzas, em torno de 18,5% para o carvão metalúrgico. Esse teor de cinzas poderia ser diminuído desde que fosse utilizado um processo de beneficiamento mais rigoroso, o que encareceria o processo e sempre foi dispensado. Isto implicava um menor rendimento dos altos-fornos. Para compensar, era utilizado o carvão de Santa Catarina misturado ao carvão importado, que continha cerca de 6,6% de cinzas.

No final da década de 1960, houve uma reestruturação administrativa da CSN em Santa Catarina. A partir de então, as unidades da Companhia em operação no Estado deixavam de ter o controle direto da estatal, passando a ser incorporadas pela Carbonífera Próspera S.A., subsidiária da CSN. Assim, a primeira unidade a ser incorporada foi a de Siderópolis, ainda na década de 1960; a segunda foi a Carbonífera Barão do Rio Branco, em 1981, que funcionava no bairro Mineração, no município de Içara, e que foi adquirida pela CSN pelas reservas de carvão metalúrgico. Em 1983, foi a vez do Lavador de Capivari.

A década de 1980 foi um período conturbado para as empresas pertencentes à CSN em Santa Catarina. Em 1988, começou o processo de privatização dessas empresas. Nesse ano, a Próspera entrou em processo de liquidação, e o seu patrimônio passou, novamente, para o controle direto da CSN, como Superintendência Geral de Mineração. Em 1988 e 1989, foram desativadas as minas de Içara e Siderópolis⁹.

Em 1990, durante o Governo Collor, foi eliminada a obrigatoriedade do consumo de carvão nas siderurgias estatais. Com a intenção de sanar as empresas estatais para depois privatizar, a política de consumo de carvão nacional, que era vista

⁹ GOULARTI FILHO, Alcides, MORAES, Fabio Farias de. A Companhia Siderúrgica Nacional na formação do complexo carbonífero catarinense. In: *Anais do VI Congresso Brasileiro de História Econômica e VII Conferência Internacional de História de Empresas*. Conservatória (RJ): ABPHE, 2005.

como estratégica e de desenvolvimento industrial do País, passou a ser um entrave à rentabilidade das siderúrgicas. Sem a obrigatoriedade de consumo e sem uma política para o carvão metalúrgico, as unidades de Santa Catarina foram desativadas. O Lavador de Capivari foi fechado em novembro de 1990.

Termoelétrica - Usina Termoelétrica Jorge Lacerda

Desde os anos 1930, havia na região sul catarinense pequenas termoelétricas a carvão, que forneciam energia para as cidades, vilas operárias e minas. Mas nos anos 1950 e 1960 estas usinas foram sendo abandonadas. A maior que havia era em Tubarão, a UTEC (Usina Termoelétrica de Capivari), que chegou a gerar 25 MW, fornecendo inicialmente energia apenas para o Lavador, mas em seguida foram feitas redes de transmissão até Florianópolis.

Com o intuito de melhor aproveitar o carvão nacional e suprir a falta constante de energia elétrica que havia no Brasil, por extensão em Santa Catarina, foi constituída, em 1957, a Sociedade Termoelétrica de Capivari S.A. (Sotelca), empresa que seria responsável pela construção de uma termoelétrica. De 1961 a 1965, num ritmo ora lento, ora acelerado, foi construída a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, inaugurada em julho de 1965, com uma potência instalada de 50 MW. No ano seguinte, entrou em operação outra unidade, gerando mais 50 MW. Como a demanda por energia era exponencial, foram feitas novas ampliações na usina. Em 1971, já estavam operando quatro unidades, gerando 232 MW (I, II, III e IV). Dentro do II PND 1975-1978 (Plano Nacional de Desenvolvimento), foram construídas mais duas unidades (V e VI) de 267 MW e planejadas mais outras duas¹⁰.

Com a criação das Centrais Elétricas do Sul do Brasil S.A. (Eletrosul), em 1968, foram sendo incorporadas várias unidades

¹⁰ GOULARTI FILHO, Alcides, MORAES, Fabio Farias de. Usina termoelétrica em Santa Catarina: da concepção da Sotelca à privatização da Jorge Lacerda. In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

geradoras e transmissoras no Sul do País. A Sotelca foi incorporada pela Eletrosul em setembro de 1971.

Dentro do III PND 1980-1985, estava prevista a ampliação da Jorge Lacerda para gerar mais 350 MW. Iniciada somente em 1985, as obras seguiram um ritmo acelerado até 1990, quando o governo Collor determinou que fossem paralisadas várias obras públicas no Brasil. Somente em 1997, após 12 anos, é que finalmente foi inaugurada a unidade VII, com capacidade para gerar 363 MW.

Dentro do Programa Nacional de Desestatização, em 1997, a Eletrosul 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 federal¹¹.

Atualmente, a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda consome apenas o carvão catarinense, é o maior complexo termoelétrico a carvão da América Latina, com potência instalada de 857 MW, e representa 1,54% da energia gerada do País. A energia produzida pela Jorge Lacerda é lançada no sistema nacional de transmissão de energia controlado pelo ONS (Operador Nacional do Sistema), chegando até o Estado de São Paulo.

Carboquímica - Indústria Carboquímica Catarinense

É possível periodizar a história da ICC da seguinte forma: o período entre 1934 e 1965 é caracterizado pelo início de estudos e das discussões para a utilização da pirita do carvão de Santa Catarina na indústria; de 1966 a 1979 foi possível acompanhar a concretização do projeto para uma indústria que aproveitasse a pirita carbonosa, culminando com sua entrada em operação, em

¹¹ Op. cit.

meados de 1979; o período subsequente, que vai até 1992, é de atividade da estatal, marcado pelo seu auge, na metade da década de 1980, e desmonte no início da década de 1990¹².

O carvão de Santa Catarina apresenta alta quantidade de enxofre. Esse enxofre, fator que potencializa a poluição causada pela extração de carvão, encontra-se, mais especificamente, na pirita do carvão (composição de ferro e enxofre). Por outro lado, o Brasil, à medida que desenvolvia sua indústria, tornava-se um importador de enxofre. Decorrente disso surgiram os primeiros estudos sobre o aproveitamento do enxofre contido na pirita do carvão catarinense já na primeira metade da década de 1930.

Até a Mesa-Redonda realizada no Rio de Janeiro em 1949, que discutiu o problema do carvão brasileiro, intitulada “A Batalha do Carvão”, os estudos se referiam, basicamente, à concentração do rejeito piritoso, reduzindo o carvão que era jogado fora. A mesa-redonda deu um novo fôlego a estes estudos, tratando, a partir daí, de projetos para a produção de enxofre com base na pirita do carvão de Santa Catarina. Como resultado da mesa-redonda, foi elaborado o Plano do Carvão Nacional em 1953, que já previa a construção de uma usina para produção de enxofre em Santa Catarina, mas ainda não foi suficiente para sua implementação, já que a prioridade era a construção de uma usina siderúrgica e da termoelétrica. Inclusive, isso fica evidente no Plano de Metas, que previa a construção dessas duas últimas¹³.

Em 1962, a SIDESC (Siderúrgica de Santa Catarina), enfim, foi constituída, e foram iniciados os projetos de implantação. Porém, na metade da década de 1960, o governo militar mudou os planos de expansão do parque siderúrgico brasileiro. Ao invés da construção de novas usinas, deu-se prioridade para o aumento

¹² MORAES, Fábio Farias A Indústria Carboquímica Catarinense (ICC): uma solução ou um problema? In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). *Memória e cultura do carvão em Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

¹³ Op. cit.

da capacidade de produção das já existentes. O preço do enxofre subiu durante a primeira metade da década, e mais uma vez passou a ser dada grande importância para o aproveitamento industrial da pirita. Desta forma, a Sidesc (Siderúrgica de Santa Catarina) se transforma em uma carboquímica e nasce, com a mudança da razão social, em 1969, a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC).

Decorrente das características técnicas que envolveram o projeto da ICC, optou-se pela produção de ácidos sulfúrico e fosfórico, matéria-prima básica para os fertilizantes, e a construção da usina em Imbituba. A ICC, construída no bojo do II PND, passou a fazer parte da Petrofértil, uma subsidiária da Petrobrás que produzia os fertilizantes destinados à rápida expansão da agroindústria brasileira.

Durante o período que esteve em operação, de 1979 a 1992, a ICC, que tinha elevados custos de manutenção, foi deficitária. Expressiva para a economia regional, a estatal se manteve entre os três maiores empregadores do município de Imbituba, atingindo o máximo de 329 trabalhadores (próprios e terceirizados) em 1988, e um importante elo do complexo carbonífero, consumindo, em treze anos, mais de 2,3 milhões de toneladas de pirita. Chegou a 15% da demanda brasileira de ácido fosfórico em 1985 e 1988. Seu auge pode ser identificado entre os anos 1982 e 1985, quando os recordes de produção foram várias vezes superados, mas foi em 1988 que a carboquímica chegou ao máximo de sua produção, tanto de ácido sulfúrico como de ácido fosfórico.

No começo da década de 1990, sem mais condições de sustentar a produção da metade da década anterior, a carboquímica foi incorporada ao Plano Nacional de Desestatização (PND). Declarada antieconômica pelo governo Collor em 1992, a empresa parou a produção. Houve algumas tentativas de reativação por parte dos trabalhadores e de políticos da região, mas sem sucesso. Sem interesse do capital privado, entrou em liquidação em 1994. Já as outras empresas do sistema Petrofértil foram vendidas. As peças da ICC foram vendidas como sucata, e as estruturas, bem como os resíduos do processo de produção, ainda podem ser encontrados em Imbituba (unidades

de produção de ácidos sulfúrico e fosfórico) e Criciúma (unidade de concentração da pirita, construída em 1982)¹⁴.

Porto - Porto de Laguna e Porto de Imbituba

O porto de Imbituba foi criado em função da descoberta do carvão e da construção da ferrovia. Ainda nos anos 1860, previa-se a construção de uma ferrovia que terminaria no porto de Laguna. Como foram feitos alguns estudos que mostravam o grave problema na entrada da barra de Laguna, que tem uma baixa profundidade devido ao assoreamento, impedindo a entrada de navio de grande calado, começou a ser projetada a construção de um porto na Enseada de Imbituba, onde já funcionava uma armação baleeira. Porém, havia também um problema em Imbituba, que era o regime dos ventos norte e nordeste, que impediam a ancoragem de navios.

Os ingleses construíram em Imbituba apenas um trapiche de ferro e madeira para atracar os navios que traziam os ferros e as máquinas para a construção da ferrovia. A intenção era que o governo construísse um quebra-mar para facilitar a entrada de navios. Chegou-se a cogitar o abandono do porto de Imbituba em favor da construção de um porto de Massiambu (Palhoça), onde não havia problema de ventos e assoreamento¹⁵.

Com a transferência da concessão de Visconde de Barbacena para Henrique Lage, em 1917, em 1922 foi constituída a Companhia Docas de Imbituba, empresa responsável pela construção e administração do porto. Durante a Segunda Guerra Mundial, o porto de Laguna foi decretado porto carvoeiro e saiu da Rua da Praia, no centro da cidade, para a Ponta do Magalhães. Como não foi resolvido o problema do assoreamento na entrada da barra, com o fim da Guerra o porto de Laguna deixou de escoar o carvão catarinense e entrou num lento processo de letargia.

¹⁴ Op. cit.

¹⁵ NEU, Márcia Fernandes Rosa. *Porto de Imbituba/SC: de armação baleeira a porto carbonífero – da gênese à crise*. (Dissertação de mestrado). Florianópolis: CFH/UFSC, 1999.

Em paralelo à rápida construção do novo porto de Laguna, em 1941, foi concedida à Companhia Docas de Imbituba a autorização para realizar as obras de aparelhamento no porto, que de certa forma já vinham sendo realizadas desde 1918. Com a inauguração do porto em 1942 e a crise no porto de Laguna nos anos 1950, Imbituba consagrou-se como o único porto carvoeiro do País. Na segunda metade dos anos 1970, dentro do II PND, o porto sofreu uma ampliação para escoar a produção da ICC e atender à crescente produção de carvão. Foram ampliados o cais e a capacidade de movimentação de carga¹⁶.

Com o fim do embarque do carvão metalúrgico em 1990, o porto de Imbituba entrou em crise, gerando uma alta capacidade ociosa. No entanto, a crise foi logo revertida com a movimentação de contêineres entre os anos 1993 e 1995. Porém, novamente, em função de problema na gestão que dobrou os preços das tarifas portuárias, o porto mergulhou noutra crise no qual ainda se arrasta. Recentemente, a Companhia Docas de Imbituba separou as funções administrativas das funções de operação portuária, adaptando-se tardiamente à Lei de Modernização dos Portos. Também foi arrendada parte da retroárea para outras empresas explorarem suas linhas exclusivas.

Etapas do complexo carbonífero

Se fôssemos pensar a formação, a expansão e o desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense por meio de uma periodização abrangendo a constituição das unidades do complexo, a divisão seria a seguinte: A primeira de 1884 a 1946 (minas-ferrovia-portos): tomamos como marco inicial a entrada em operação da ferrovia e dos portos de Laguna (exportando carvão) e Imbituba. Estas três unidades, que foram acrescidas de várias companhias carboníferas a partir da Primeira Guerra Mundial, seguiram até 1946 sem grandes alterações. Toda a produção de carvão era destinada ao transporte ferroviário e à

¹⁶ Op. cit.

navegação. Destaca-se apenas a construção do novo porto de Laguna e Imbituba. A segunda de 1946 a 1965 (minas-ferrovia-lavador-porto): nessa fase, foi incorporado no complexo o Lavador de Capivari, que beneficiava o carvão destinado às siderúrgicas. A partir de 1946, foi abandonado o porto de Laguna e o de Imbituba consolidou-se como o único porto carvoeiro do País. O carvão catarinense passou a ser também utilizado nas siderúrgicas. A terceira de 1965 a 1979 (minas-ferrovia-lavador-termoelétrica-porto): em 1965 entrou em operação a termoelétrica, gerando energia para grande parte do território catarinense. Com a inserção desta nova unidade no complexo, passou-se a melhor utilizar o carvão catarinense, que, além da parte metalúrgica, também aproveitava o carvão-vapor (energético). Porém, ainda eram desperdiçados 75% da produção. A quarta de 1979 a 1990/1994 (minas-ferrovia-lavador-termoelétrica-carboquímica-porto): essa foi a fase em que o complexo estava quase completo, e o carvão era aproveitado na sua totalidade. Em 1979 entrou em operação a ICC, que aproveitava o rejeito piritoso, com alto teor de enxofre, e o transformava em ácido sulfúrico, que era adicionado ao ácido fosfórico, destinado à indústria de fertilizantes. E por último de após 1994 (minas-ferrovia-termoelétrica): com a política neoliberal, toda a parte estatal do complexo foi desativado. A CSN fechou as unidades de extração (minas) e beneficiamento (lavador), a Petrobrás desativou a ICC e o porto parou de exportar o carvão metalúrgico. Além disto, a termoelétrica foi privatizada, e a ferrovia foi concedida à iniciativa privada. O desmonte foi parcial, porque ainda as minas continuam em operação fornecendo carvão para a termoelétrica, transportado pela ferrovia.

Neste complexo, ficou faltando uma unidade fundamental: a siderurgia. Foram várias as tentativas de construir em Santa Catarina uma siderurgia para melhor aproveitar o carvão. Destacamos as duas grandes tentativas frustradas para implantar uma siderurgia em Santa Catarina. Já no ano de 1924 foi editada uma lei prevendo a construção de uma siderurgia no sul de Santa Catarina. A construção da CSN ofuscou o projeto. A idéia foi retomada nos anos 1950, e em 1962 foi constituída a Sidesc. O

projeto se estendeu até 1966, quando houve uma mudança nas estratégias do governo federal, que resolveu transformar a Sidesc numa carboquímica. Em 1969, a Sidesc transformou-se na ICC¹⁷.

A segunda tentativa foi a Siderúrgica Sul Catarinense (Sidersul), um projeto defendido pelo governo estadual a partir de 1971. O Projeto Sidersul inicialmente teve apoio do governo federal e dos grandes empresários catarinenses. Entre 1979 e 1981 foi o período de maior empenho do governo estadual para o projeto ser executado. Mas, como se necessitava de muito recurso financeiro e o Estado já havia destinado aproximadamente 24 milhões de dólares e nada havia sido feito, o governo estadual resolveu abandonar o projeto. De um grande projeto, a Sidersul transformou-se num escândalo financeiro com direito a CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito). Em 1985, o Projeto Sidersul foi completamente abandonado¹⁸.

Além da siderurgia, vale a pena destacar outros dois projetos não executados que complementaríamos o complexo. O primeiro foram as usinas de gaseificação privadas que seriam construídas em Criciúma (Gasul), Blumenau (Usival) e Joinville (Gasville). O projeto foi abandonado no início dos anos 1980. O segundo seria a Indústria de Fosfatados Catarinense (IFC), da Petrobrás, situada em Anitápolis (SC), que extrairia o fosfato a partir da rocha fosfática e seria transportado até a ICC por meio de um mineroduto, substituindo a rocha fosfática importada do Marrocos. O projeto foi abandonado no início dos anos de 1990.

Reflexões finais

Durante o primeiro governo de Getúlio Vargas, foram editados três importantes decretos: o de 1931, que obrigou o consumo de

¹⁷ MORAES, Fábio Farias. 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.

¹⁸ GOULARTI FILHO, Alcides. 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.

10% do carvão nacional, o de 1937, que alterou para 20% e o de 1942, que encampou toda produção. Em 1942 foi iniciada a construção do lavador de carvão em Tubarão e da mina em Siderópolis, duas unidades da CSN. No segundo governo Vargas foi criada a CEPCAN (Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional) e elaborado o PCN (Plano do Carvão Nacional). Dentro do Plano de Metas, foram constituídas a Sotelca (inaugurada em 1965) e elaborado o projeto da Sidesc (transformada em carboquímica em 1967, a ICC).

Dentro do I PND, foi projetada a ampliação da Jorge Lacerda. No bojo do II PND, dada a crise do petróleo, estava explícita a preferência pelo aproveitamento completo do carvão nacional, para tanto foi aumentada a produção, ampliada a Jorge Lacerda e construída a ICC. O III PND previa a construção de duas novas unidades da Jorge Lacerda, que foi executada durante o I PND-NR (Plano Nacional de Desenvolvimento da Nova República), obra concluída apenas em 1997. Em resumo, o governo sempre foi o único consumidor do carvão catarinense¹⁹.

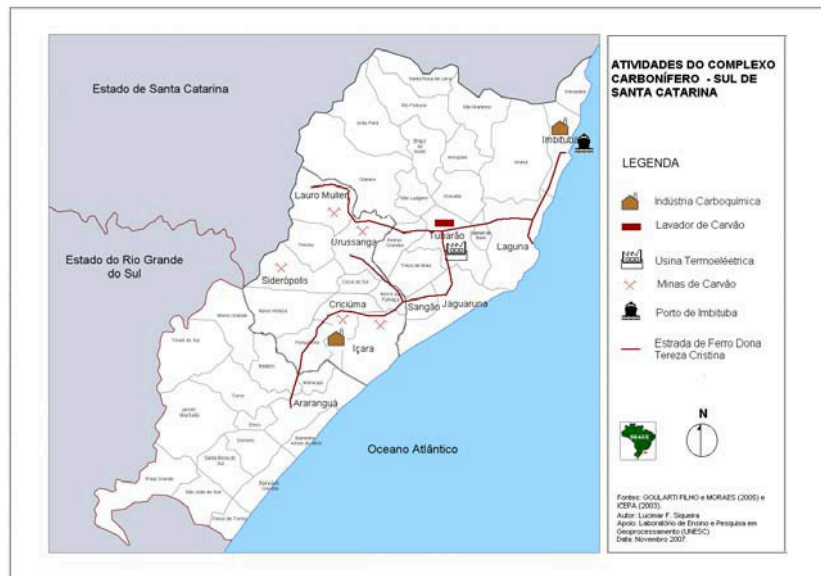
No auge do complexo, 1979-1990, a maior companhia carbonífera da região era estatal, a Cia Próspera, subsidiária da CSN, a ferrovia pertencia à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), o lavador era da CSN, a termoelétrica era da Eletrosul, a ICC, da Petrofértil, do Grupo Petrobrás, e o porto de Imbituba, 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. Além disso, o carvão catarinense sempre foi destinado às estatais: o metalúrgico, para a Siderbrás, o vapor, para a Eletrobrás, e o rejeito, para a Petrobrás. Em larga medida, entre os anos de 1945 e 1990, as atividades carboníferas em Santa Catarina eram apenas um segmento do grande complexo siderúrgico brasileiro, e o Plano Nacional do Carvão, elaborado

¹⁹ MORAES, Fabio Farias de. O carvão catarinense e o planejamento estatal. In: GOULARTI FILHO, Alcides (Org.). *Ensaio sobre a economia sul-catarinense*. Criciúma: Editora da Unesc, 2003.

em 1953, era tão-somente um subplano do Plano Siderúrgico Nacional.

Até 1965, a demanda pelo carvão era externa à região (transporte e siderurgia). A partir de 1979, apenas passou-se a melhor aproveitar o rejeito. A termoelétrica garantiu uma autonomia ao setor carbonífero catarinense, e a carboquímica aproveitou melhor o carvão. A construção de uma siderúrgica em Santa Catarina seria uma forma de garantir a demanda interna (regional) do carvão metalúrgico. A importação do carvão metalúrgico comprovou que, se não fosse a termoelétrica, todo complexo seria desmontado. Os resultados das políticas neoliberais para o setor carbonífero em Santa Catarina foram empresas fechadas, usinas abandonadas e mais de dez mil desempregados.



Recebido em junho de 2008
Aprovado em março de 2009