



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**LAURO MULLER E A INDÚSTRIA CARBONÍFERA  
UMA DEPENDÊNCIA HISTÓRICA**

**ALEXSSANDRO FERREIRA CANDIDO**

**FLORIANÓPOLIS-SC, 2008**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**LAURO MULLER E A INDÚSTRIA CARBONÍFERA  
UMA DEPENDÊNCIA HISTÓRICA**

Monografia submetida ao Departamento de Ciências Econômicas para obtenção da carga horária na disciplina CNM 5420 – Monografia.

Por: Alexssandro Ferreira Candido

Orientador: Prof. Dr. Armando Melo Lisboa

Área de Pesquisa: Economia Regional

Palavras-chave: Desemprego, Indústria Carbonífera, Desenvolvimento Econômico

**FLORIANÓPOLIS-SC, 2008**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA**  
**CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO**  
**DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DA ECONOMIA**

A Banca examinadora resolveu atribuir nota \_\_\_\_\_ para o acadêmico Alexssandro Ferreira Candido, na Disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação deste trabalho.

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr. Armando de Melo Lisboa

Presidente

---

Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins  
(Membro)

---

Prof. Dr. João Rogério Sanson  
(Membro)

Dedicatória...

À minha família, em especial a minha esposa.

Pelo carinho, amor e compreensão durante os  
anos em que estamos juntos.

## **Agradecimentos**

Gostaria de agradecer, profundamente, a grandes e valorosas pessoas que fazem parte da minha vida e que muito contribuíram para que eu aqui chegasse.

Ao meu pai, mineiro aposentado, que carrega em seu corpo as marcas de um desmoroamento da mina de carvão em que trabalhava na localidade de Guatá em Lauro Muller. Homem trabalhador, honesto e cumpridor de sua palavra, que nunca deixou que as dificuldades o atrapalhassem na gestão da família, me servindo de grande exemplo de vida.

A minha mãe por ter me dado à oportunidade de vir ao mundo, me dado estrutura, educação e estar sempre ao meu lado em todos os momentos desde o meu nascimento.

A minha esposa, por ser uma mulher paciente, compreensiva, sempre me apoiando e me dando à força necessária para enfrentar o estresse causado pela soma de responsabilidades, que sempre levei paralelamente à vida acadêmica, muitas vezes, inclusive, dizendo a seguinte frase: “Vai estudar, senão acaba te aposentando na UFSC”.

Aos grandes líderes que conheci durante minha passagem pelo Exército Brasileiro, os Coronéis Walter Felix Cardoso e Luiz Sergio Azeredo de Carvalho. O primeiro por ter me incentivado a retornar aos estudos pois aos dezenove anos só possuía o ensino fundamental e este iluminado homem me motivou a retornar aos bancos escolares. O segundo por sempre me cobrar resultados, além de me dar completo apoio para que eu concluísse o segundo grau, sendo que o fiz através de curso supletivo, onde dei

continuidade aos estudos, pois sabia que não poderia decepcionar estes incentivadores e apoiadores. O resultado do incentivo e motivação recebidos pelos dois se concretizou com minha aprovação no vestibular em 2000 e alguns meses depois na também desejada aprovação em concurso público.

Ao eterno amigo Marco Aurélio Kirchof e sua filha Elaine, que desde que os conheci sempre me incentivaram na constante busca pelo conhecimento.

Aos vários amigos que conheci nos longos anos de universidade e que sempre me ajudaram nas disciplinas mais difíceis, alguns, chegando a abdicar de suas valiosas horas de folga e preciosos finais de semana para ajudar-me nas disciplinas em que eu encontrava maior dificuldade de aprendizado.

Ao Dr. Armando de Melo Lisboa pela compreensão, conhecimentos repassados nas disciplinas em que foi meu professor e pela orientação dispensada para que este trabalho pudesse ser concluído.

Aos professores e funcionários da UFSC, pois estas pessoas, representantes desta grandiosa instituição de ensino, buscaram transmitir-me seus conhecimentos, adquiridos ao longo de suas vidas e carreiras e que muito contribuiu para o meu crescimento intelectual, profissional e como cidadão.

Gostaria que estas pessoas soubessem que serei eternamente agradecido por tê-los conhecido e para todo o sempre serei grato pela contribuição que deram para que eu, aqui chegasse.

O trabalho é para o homem e  
não o homem para o trabalho.

João Paulo II  
(Laborem Exercens)



**Imagem 1 - Placa de entrada da cidade**

**Fonte: Elaboração própria**



**Imagem 2 - Foto Noturna da Serra do Rio do Rastro**

**Fonte: Santur, 2008**

## SUMÁRIO

LISTA DE ANEXOS .....	x
LISTA DE FIGURAS .....	xi
LISTA DE TABELAS .....	xii
LISTA DE GRÁFICOS.....	xiii
LISTA DE ABREVIATURAS.....	xiv
CAPÍTULO 1 .....	15
1.1 Introdução.....	15
1.2 Problemática e Justificativa .....	15
1.3 Objetivo Geral.....	16
1.4 Objetivo Específico .....	16
1.5 Metodologia .....	17
CAPÍTULO 2 .....	18
2.1 Raízes da Economia Carbonífera Catarinense.....	18
2.2 A Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina.....	20
2.3 A Imigração Européia .....	22
2.4 A Primeira Crise Carbonífera.....	23
2.5 A Primeira Guerra Mundial e o Desenvolvimento da Indústria Carbonífera.....	24
2.6 O Carvão e a Segunda Guerra Mundial.....	30
2.7 A Migração da Força de Trabalho .....	32
2.8 A Reativação das Minas .....	33
CAPÍTULO 3 .....	35
3.1 Lauro Muller e o Desenvolvimento Regresso .....	35
3.2 A Composição do Mercado de Trabalho de Lauro Muller.....	36
3.3 Alternativas Para o Desenvolvimento .....	42
CAPÍTULO 4 .....	45
Considerações Finais .....	45
REFERÊNCIAS.....	47
ANEXOS .....	49

## **LISTA DE ANEXOS**

**ANEXO 1** - DECRETO N. 20.089 - DE 9 de JUNHO de 1931

**ANEXO 2** – Imagem de mineiro em linha de produção

**ANEXO 3** – Imagem de Rio Tubarão em Lauro Muller poluído pela pirita

## LISTA DE FIGURAS

<b>Imagem 1</b> - Placa de entrada da cidade.....	08
<b>Imagem 2</b> - Foto noturna da Serra do Rio do Rastro.....	08
<b>Imagem 3</b> - Tropeiros subindo a Serra do Rio do Rastro.....	19
<b>Imagem 4</b> - Mapa da extensão territorial de Lauro Muller.....	21
<b>Imagem 5</b> - Antiga Estação Ferroviária de Lauro Muller.....	22
<b>Imagem 6</b> - Residência de Valdemar Piuco Benedet.....	24
<b>Imagem 7</b> - Ponte desativada sobre o Rio Tubarão, por onde passavam os trens.....	33
<b>Imagem 8</b> - Mineiros da Cia. Carb. Cat. extraindo carvão mineral do solo.....	35
<b>Imagem 9</b> - Mineiro em linha de produção.....	54
<b>Imagem 10</b> - Rio Tubarão em Lauro Muller poluído pela perita.....	55

## LISTA DE TABELAS

**Tabela 1** - Produção Catarinense do Carvão Mineral no período de 1915 -1921.....27

**Tabela 2** - Decretos e Leis que Beneficiaram o Carvão Catarinense.....30

**Tabela 3** - Classificação das Atividades Econômicas de Lauro Muller.....38

**Tabela 4** - Classificação de Empregos por Atividades Econômicas em Lauro Muller....38

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - Número de Unidades Econômicas, por setor, existentes em Lauro Muller no período 1996-2005.....	39
<b>Gráfico 2</b> - Número de empregos, por setor econômico em Lauro Muller no período 1996-2005.....	40
<b>Gráfico 3</b> – Número de unidades por setor econômico x quantidade de empregos gerados no período 1996-2005 em Lauro Muller.....	42

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

**EFDTC** – Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina

**CSN** – Companhia Siderúrgica Nacional

**SOLTECA**- Sociedade Termoelétrica de Capivari

**RFSA** – Rede Ferroviária Federal S/A

**SIDRA** – Sistema IBGE de Recuperação Automática

## **CAPÍTULO 1**

### **1.1 Introdução**

O presente capítulo, inicialmente, expressa a problemática e justificativa desta pesquisa, os objetivos gerais e específicos, em torno dos quais os estudos foram desenvolvidos. Posteriormente fará uma análise histórica do processo de desenvolvimento da Indústria Carbonífera no Município de Lauro Muller. No terceiro capítulo procurará analisar a influência do carvão naquela economia, seu mercado de trabalho e expor algumas alternativas que poderiam ser utilizadas para o desenvolvimento daquele Município. No quarto e último capítulo estarão dispostas as considerações finais.

### **1.2 Problemática e Justificativa**

Este trabalho, tem por objetivo, mostrar historicamente como se deu o processo de desenvolvimento econômico do Município de Lauro Muller, que embora conhecido como o Berço Nacional do Carvão, sempre teve um fraco desenvolvimento. Sua colonização, a exemplo da colonização brasileira se deu através da exploração capitalista. Por possuir grandes reservas de carvão mineral o município sempre sofreu a exploração dos proprietários de minas que sempre procuraram extrair a maior quantidade de riqueza mineral possível daquelas terras, deixando como herança uma

enorme degradação ambiental na região e uma completa dependência da população local pelo mercado de trabalho gerado pela indústria carbonífera.

### **1.3 Objetivo Geral**

Analisar a influência da Indústria Carbonífera no Município, o reflexo do carvão no desenvolvimento da economia local e mostrar que Lauro Muller sempre esteve refém dos postos de trabalho ofertados pela extração mineral, não havendo uma diversificação industrial, capaz de absorver a força de trabalho existente naquela economia, obrigando os trabalhadores a aceitar a devastação ambiental gerada pela extração mineral em troca da manutenção dos seus empregos, problema que sempre se agravou durante as crises enfrentadas pelo o setor carbonífero, pois além do elevado desemprego que passa a assolar a região, ficam os problemas ambientais deixados na localidade e que não se recuperam num curto espaço de tempo.

### **1.4 Objetivo Específico**

Mostrar que a Indústria Carbonífera não gerou desenvolvimento na economia daquele Município, servindo apenas como absorvedora de uma parcela da elevada oferta de força de trabalho existente em Lauro Muller. Os postos de trabalho, gerados pelo carvão, sempre colocaram a comunidade local sobre a problemática do desemprego e da elevada degradação ambiental gerada pela exploração mineral.

## **1.5 Metodologia**

Para alcançarmos os objetivos deste trabalho de monografia foram realizadas pesquisas de natureza qualitativa, visando à obtenção e coleta de dados de caráter descritivos. A principal finalidade de tais pesquisas foi investigar a relação causal existente entre a Indústria Carbonífera em Lauro Muller e o fraco desenvolvimento econômico local.

Os procedimentos técnicos utilizados na realização dos capítulos II e III, estão pautados em pesquisas bibliográficas e documentais, através de literatura direcionada à Indústria Carbonífera e ao emprego, livros, artigos e consulta de sites sobre o carvão, bem como através de visitas realizadas ao Município em questão para conversas com moradores locais, mineiros e ex-mineiros que ainda residem na região.

## CAPÍTULO 2

### 2.1 Raízes da Economia Carbonífera Catarinense

A cidade de Lauro Muller<sup>1</sup> sempre teve uma estreita relação com o carvão mineral. A começar por sua descoberta em 1827, na comunidade de Guatá, por tropeiros que desciam a Serra do Doze, atual Serra do Rio do Rastro, enquanto faziam o trajeto entre Lages e Laguna.



**Imagem 3 - Tropeiros subindo a Serra do Rio do Rastro**  
**Fonte: Prefeitura de Lauro Muller, 2008**

<sup>1</sup> A 25 de Setembro de 1905 a então Estação das Minas passou a denominação de Lauro Muller, dada pelo Eng<sup>o</sup> Álvaro Rodvalho Marcondes do Reis, em homenagem ao então Ministro da Viação e Obras Públicas, o Catarinense e Também Eng<sup>o</sup>, Dr. Lauro Severiano Muller. Com a elevação de Orleans a Município em 1921 a sede distrital foi elevada à categoria de Vila. Pela resolução nº 89 de 1956, a Câmara Municipal de Orleans, autorizou o desmembramento do Distrito para a formação do Município de Lauro Muller .

Esta resolução foi aprovada pela Lei nº 273 de 06 de Dezembro do mesmo ano na Assembléia Legislativa do Estado. Fonte: <http://www.lauromuller.sc.gov.br/informacoes.asp>. Acesso em 06 de maio de 2008.

Segundo MEIRINHO & JAMUNDÁ, 1972:14-15, Lauro Muller era 2<sup>o</sup> tenente quando exerceu o cargo de governador de Santa Catarina e contava apenas com 25 anos, tendo sido o governador mais moço dos estados do Brasil. Ao deixar o governo representou o Estado no Parlamento de 1891 a 1893, quando fez parte da comissão dos vinte e um para examinar e aprovar o projeto da 1<sup>a</sup> Constituição Republicana. Com a promulgação da Constituição Federal de 1891, voltou ao Estado como governador Constitucional eleito pelo Congresso. Permaneceu poucos meses no cargo para voltar ao Rio e exercer o cargo de Deputado. Em 1902 foi escolhido novamente para governar o Estado, mas não permaneceu no governo mais de 48 dias porque foi chamado pelo presidente Rodrigues Alves para exercer o cargo de Ministro de Viação e Obras Públicas, quando impulsionou a exploração do carvão catarinense e a extensão da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. Em 1918 voltou a ser eleito governador de Santa Catarina, renunciando mais uma vez para ser senador pelo Estado, não tendo cumprido nenhum de seus 4 mandatos como governador do Estado.

Após verificação de que este carvão possuía considerável teor calorífero, ou seja, melhor qualidade que o carvão nacional da época, passou-se a explorá-lo de forma rudimentar e artesanal.

Essa exploração ganha impulso somente após a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina que passa a fazer a ligação entre as minas e o Porto de Laguna, elevando a exploração do Carvão Catarinense a nível Nacional, assim como afirma CHOINACKI:

Para tentar solucionar o problema de escoamento do carvão catarinense, o Visconde de Barbacena, com a ajuda de capitalistas ingleses, constituiu a “*Donna Thereza Cristina Railway Company Limited*”. Em 1880 foi dado início à construção da ferrovia. Seu primeiro trecho foi inaugurado em 1884, passando a ligar as minas existentes em Lauro Muller ao porto de Laguna. Inicia-se desta forma a extração do carvão e o protecionismo do Estado à mineração de carvão<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Como assinalou CHOINACKI, “O acordo da Thereza Christina Railway Company Limited com o governo brasileiro foi coisa de pai para filho: uma concessão por 80 anos pagando juros fixos de 7% ao ano. Era o começo de um paternalismo na área do carvão que iria durar até a era Collor de Mello”. CHOINACKI, Luci. Mineiros de Santa Catarina: Sua Luta e sua História. Brasília: Câmara dos Deputados, 1993.



**Imagem 4 - Mapa da Extensão Territorial de Lauro Muller**  
**Fonte: IBGE, 2008**

## **2.2 A Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina**

Aberta por uma empresa inglesa em 1884 com o objetivo de fazer a ligação entre o Porto de Imbituba e as minas de carvão de Lauro Muller. A ferrovia passou para o Governo da República em 1903 e foi arrendada à Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande em 1910. Em 1918 o arrendamento foi passado para a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá. Com a construção de um ramal a partir de Tubarão ligando a linha a Criciúma em 1919, e seu prolongamento até Araranguá em 1923. Aos poucos o trecho Imbituba - Araranguá passou a ser a linha-tronco, transformando o trecho Tubarão - Lauro Muller num ramal. Em 1940 a estrada passou a ser administrada novamente pelo Governo Federal, que em 1957 a colocou como uma das subsidiárias

da recém-criada Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA. Em 1975, oficialmente, o nome Dona Teresa Cristina desaparece e ela se transforma numa das Superintendências Regionais da RFFSA. Em 1996, foi concessionada pelo Governo para uma empresa privada, que hoje a administra sob o nome de Ferrovia Teresa Cristina.

A antiga Estação Ferroviária de Lauro Muller, após a desativação dos trens no Município, foi utilizada por muitos anos como Terminal Rodoviário Municipal. Após recente construção de um novo Terminal na cidade, a Antiga Estação Ferroviária passou a ser utilizada como simples lanchonete chamada de Recanto dos Motoqueiros, onde os turistas que visitam a cidade passam despercebidos pela frente daquela histórica Estação.



**Imagem 5 - Antiga Estação Ferroviária de Lauro Muller**  
Fonte: Arquivo Familiar

### 2.3 A Imigração Européia

Ancorado pela política imperial de apoio à imigração, o sul catarinense recebeu imigrantes europeus para colonizar a região, italianos, seguidos pelos poloneses e alemães, desembarcavam em Desterro, atual Florianópolis e desciam até Laguna e Tubarão. Estabeleceram-se próximo aos rios, onde fundaram os primeiros núcleos coloniais. Embora já existissem alguns municípios e vilas, a região passou a ter um maior destaque econômico somente com o início das atividades carboníferas.

Como podemos perceber em NASCIMENTO:

Com o crescimento da atividade carbonífera, foi se estabelecendo uma radical transformação na paisagem regional, que foi cada vez mais tendo as marcas da extração do carvão. Em primeiro lugar, essa mudança atingia as localidades que possuíam minas de carvão, já que empresas carboníferas, especialmente as maiores, implantavam todo um complexo industrial que funcionava em função do carvão. (NASCIMENTO, 2004, pág.57)

Como podemos ver, a imigração européia exerceu um importante papel no povoamento da região sulista, além de oferecer uma força de trabalho mais qualificada, capaz de atender a demanda exigida pela exploração carbonífera.



**Imagem 6 - Residência de Valdemar Piuco Benedet<sup>3</sup>**  
**Fonte: Retirada pelo autor em maio de 2008**

## **2.4 A Primeira Crise Carbonífera**

A mineração na localidade de Lauro Muller entra em sua primeira crise ao final do século XIX e é abandonada, ficando neste setor, apenas alguns persistentes aventureiros.

Assim como afirma VOLPATO:

(...) o carvão nacional, desde o início, encontrou grandes obstáculos à sua comercialização. O carvão importado da Inglaterra e

---

<sup>3</sup> Mineiro aposentado, casado com a senhora Josefina Mariot Benedet, descendentes de italianos, família tradicional de Lauro Muller, seu Valdemar é pai de Ângelo Valdemar Benedet, que atualmente exerce atividade mineira na Companhia Carbonífera Catarinense.

Alemanha era preferido, por ser de melhor qualidade de menor preço. Encareciam o carvão nacional o transporte ferroviário e o marítimo, uma vez que o mercado consumidor se localizava em São Paulo e Rio de Janeiro<sup>4</sup>.

O sistema colônia-venda e as pequenas atividades artesanais e manufatureiras passam a predominar nos centros coloniais. A formação econômica do sul do Estado até 1914 passa a ser de pequenas atividades de extração do carvão, atividades pesqueiras, tendo Araranguá e Laguna como grandes centros, atividades comerciais feitas pelos tropeiros que desciam de Lages em direção a Tubarão e a pequena produção mercantil nos núcleos coloniais.

## **2.5 A Primeira Guerra Mundial e o Desenvolvimento da Indústria Carbonífera**

O advento da Primeira Guerra Mundial faz o carvão catarinense recuperar seu fôlego.

Assim como afirma SANTOS:

Esse conflito gerou o bloqueio do transporte de carvão-vapor importado pelo Brasil, para uso nas caldeiras dos navios. Essa foi uma das razões que levaram o armador carioca Antônio Lage, a adquirir os negócios do Visconde de Barbacena e organizar a Firma Lage e Irmãos, dirigida por Henrique Lage<sup>5</sup>. Investiu, então, maciçamente, na abertura

---

<sup>4</sup> VOLPATO, Terezinha Gascho. A Pirita Humana. Os Mineiros de Criciúma. Florianópolis, UFSC, 1984, p.33.

<sup>5</sup> Henrique Lage, homem idealizador, imaginava desenvolver o país através da extração do minério de ferro e da siderurgia, o carvão e a navegação. Proprietário de estaleiros e navios, podendo citar: Ita, Companhia da navegação Costeira, Salinas, bancos, empresas de seguro, hospitais, estradas de ferro e cerâmica de azulejo, a primeira da

das minas, construiu o porto de Imbituba, lavadores, criando mercado para o carvão nas fábricas de gás e nas companhias de transporte marítimo e ferroviário nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Financiou também a construção do farol de Imbituba, construiu uma fábrica de cerâmica para, inicialmente, fabricar louças e sanitários para seus navios, fundou a Companhia Docas de Imbituba e o Banco do Sul do Brasil. Além dele, outros capitalistas do Rio de Janeiro reiniciaram a exploração dos depósitos do Sul, dando início ao segundo ciclo da exploração do carvão. (SANTOS 1997, p 28)

O impulsionador da atividade econômica na região sul do Estado novamente volta a ser o carvão. A primeira Guerra Mundial gera uma queda da oferta do carvão oriundo da Europa, pois estes passam a produzir para poderem atender sua própria e crescente demanda interna, além da necessidade bélica. Além disso, as indústrias em São Paulo e Rio de Janeiro, mostram crescimento acentuado e que se estende pelas próximas décadas, favorecendo para que os investimentos se voltem às minas de carvão, impulsionando a produção carbonífera do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, buscando, assim, atender a grande demanda do mercado interno brasileiro.

Assim como afirma NASCIMENTO:

O segundo impulso no desenvolvimento da exploração carbonífera no sul do Estado aconteceu durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando, em vista dos problemas da guerra, a importação do

---

América Latina e que foi instalada nos anos 1950 em Imbituba. Também foi o principal idealizador da construção do Porto de Imbituba. Fundou a Companhia Docas de Imbituba em 1922.

carvão inglês esteve dificultada. O raio de ação da atividade carbonífera foi, desta vez, mais ampliado, pois, além do estabelecimento de minas na localidade de Lauro Muller, então pertencente ao município de Orleans, também começou a exploração de carvão bem mais ao sul, em Urussanga e Criciúma, distrito do município de Araranguá. A atividade carbonífera, neste período, atraiu a atenção de grandes empresas mineradoras na região. (NASCIMENTO, 2004, pág. 55)

**Tabela 1 - Produção Catarinense do Carvão Mineral no período de 1915 -1921**

<b>Ano</b>	<b>Carvão Bruto (ton)</b>
<b>1915</b>	<b>188</b>
<b>1916</b>	<b>257</b>
<b>1917</b>	<b>2.730</b>
<b>1918</b>	<b>6.536</b>
<b>1919</b>	<b>20.000</b>
<b>1920</b>	<b>12.770</b>
<b>1921</b>	<b>3.578</b>

**Fonte: GOULARTI FILHO, 2002**

**Elaboração: Autor**

Como podemos perceber nos dados da tabela 1, durante o período de 1915-1919 houve um aumento na produção de carvão mineral, superior aos 6 mil por cento, esse espantoso aumento produtivo gera emprego e renda e coloca o carvão, novamente, como percussor da atividade econômica da região sulista catarinense e responsável pelo crescente desenvolvimento regional.

Porém, os benefícios gerados pela retomada e aumento da produção carbonífera na região não atingiram o sucesso esperado, pois vários fatores se faziam contrários à expansão da produção interna.

A falta de um mercado consumidor consolidado, o término da guerra, voltando à oferta estrangeira de carvão a pressionar o mercado interno brasileiro que não dispunha de condições necessárias para enfrentar a acirrada concorrência com o mercado europeu, são fatores que acabam forçando para que a economia carbonífera enfrente uma nova recessão e reduza sua produção de 20.000 toneladas em 1919 para 3.578 toneladas em 1921 conforme analisado na tabela 1.

O cenário nada favorável da indústria carbonífera não é muito diferente de outros setores da economia brasileira.

Após alguns anos de queda na produção e recessão na indústria nacional e principalmente na carbonífera, o Estado passa a adotar políticas de incentivo a industrialização brasileira, ancorados na ideologia de substituição das importações as políticas governamentais passam a incentivar a produção para o mercado interno, limitando a importação de produtos aqui produzidos, bem como favorecendo a importação de bens de capital. Estas políticas industrializantes, somadas a grande crise mundial da época fazem com que o Brasil se torne competitivo, o setor produtivo ganha fôlego e isso contribui para a retomada de um novo ciclo carbonífero na região sul do estado.

As políticas adotadas por Getúlio Vargas através da instalação da Usina Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda, que passa a consumir o carvão nacional, especialmente o de Santa Catarina, a Grande Depressão na economia mundial que volta a dificultar a importação do carvão mineral, a melhoria do transporte da produção

gerada pela Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), construída há algumas décadas, o grande incentivo que o Estado dedica à industrialização brasileira e que beneficia diretamente o carvão brasileiro, são fatores que impulsionam a retomada da indústria carbonífera como principal atividade econômica, mais uma vez, impulsionadora da Região Sul do Estado.

Pois segundo SANTOS:

Foi a Revolução de 1930 que se estabeleceu a obrigatoriedade do consumo de 10% do carvão nacional, a partir de 1931 (Decreto n. 20.089 de 09.06.1931), elevando para 20%, em 1940 (decreto-lei número 2.667 de 03/10/40).

O Decreto n. 20.089, de 09 de junho de 1931, além de estabelecer a obrigatoriedade de consumo de 10% de carvão nacional, cria uma série de incentivo, como pode ser observado no extrato seguinte: (Dec. 20.089/40 em anexo)

As políticas adotadas pelo Estado foram de extrema importância para a recuperação e desenvolvimento da indústria carbonífera, pois além do Decreto 20.089 de 09 de junho de 1931, como vimos anteriormente, passa a valorizar o carvão nacional, principalmente o catarinense. A criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) cria o Decreto 2.667 em 03 de outubro de 1940, que não só mantém as facilidades do decreto anterior, como também, aumenta a obrigatoriedade de aumento de 10% para 20% de consumo mínimo pelas empresas brasileiras do carvão nacional, gerando crescente aumento da demanda pelo ouro negro brasileiro e conseqüente desenvolvimento daquela indústria.

Como podemos observar foram criados vários Decretos e Leis com o objetivo de favorecer e incentivar a indústria carbonífera.

Assim como podemos ver na tabela abaixo:

**Tabela 2 - Decretos e leis que beneficiaram o carvão catarinense**

Nº do Decreto ou Lei/ano	Objetivo
12.875/1918	Dispõe sobre a aquisição do mercado interno, distribuição, racionalização e uso do carvão pelo governo
12.943/1918	Autoriza a concessão de empréstimos às carboníferas que produzissem 150 t diárias, ou que no período de dois anos alcançassem essa cota
15.829/1921	Realiza novas pesquisas, métodos e processos de exploração
20.089/1931	Obriga o consumo de 10% do carvão nacional
1.828/1937	Obriga o consumo de 20% do carvão nacional
2.667/1940	Dispõe sobre o melhor aproveitamento do carvão nacional
6.605/1941	Reserva para o consumo do país a produção de carvão de Santa Catarina
4.613/1942	Encampa toda a produção instituindo, como medida de emergência, a entrega obrigatória ao governo federal de todo o carvão nacional
6.771/1944	Cria a Coordenação de Mobilização Econômica, que é incumbida de organizar, racionalizar e expedir a produção

**Fonte: GOULARTI FILHO, 2007.**

## 2.6 O Carvão e a Segunda Guerra Mundial

Com início da II Guerra Mundial o mercado externo é novamente fechado, dificultando a importação do carvão.

Assim como afirma LOCATELLI:

Com a interrupção do comércio internacional, durante a II Guerra Mundial, o mercado brasileiro voltou-se para o carvão catarinense. Nas asas da mineração, a economia sul catarinense voou longe. Cresceu em trinta anos o que outras regiões brasileiras costumam crescer em 100 anos. (LOCATELLI, 1991, p. 08)

A importação do carvão passa a se tornar difícil, ocorrendo uma ampliação do consumo interno do produto, além de impulsionado pela implantação da CSN – Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda - RJ, que passa a absorver o carvão para fins metalúrgicos e a SOLTECA - Sociedade Termelétrica do Capivari construída em Capivari de Baixo e que demanda de grande quantidade de carvão energético.

A euforia do desenvolvimento faz com que comecem a surgir os problemas trabalhistas e ambientais. Sindicatos passam a ser criados e aumentam as exigências por redução da jornada de trabalho, melhores salários e melhores condições de trabalho aos mineiros.

Como podemos observar em CAROLA:

Em vários momentos, os mineradores se utilizavam ou até mesmo incentivaram greves com o objetivo de “sensibilizar” o governo para suas reivindicações. Isto não significava, no entanto, que os mineradores ficassem mais sensíveis às reivindicações dos trabalhadores. Pelo contrário, durante as greves, repressões e demissões eram furiosamente aplicadas contra os “desordeiros”. Mas quando em contato com as autoridades ministeriais, a estratégia e a representação eram outra. (CAROLA, 1997, pág 173)

Além dos insurgentes problemas sindicais os investimentos no setor não acompanham seu desenvolvimento, começam a aparecer os problemas ambientais gerados na região, decorrentes do grande volume de pirita<sup>6</sup> despejado nos rios, degradando a fauna e a flora, gerando questionamentos acerca da extração carbonífera, dividindo a sociedade local entre a problemática ambiental e o desemprego.

Além do que, assim como ocorreu após o fim da 1ª Guerra Mundial, o carvão brasileiro volta a enfrentar o problema da concorrência com o carvão Inglês e a indústria carbonífera novamente volta a se arrastar pelas próximas décadas.

É grande a pressão social exercida pelos trabalhadores e opinião pública local, exigindo do governo maiores investimentos no carvão catarinense, porém, sem muito êxito, e na década de 1980 as minas são novamente abandonadas. A economia de Lauro Muller mais uma vez entra em crise, tendo como ator principal a extração do carvão mineral.

---

<sup>4</sup> Encontrada em qualquer parte do mundo, a pirita é o sulfeto mineral mais comum. Encontra-se geralmente associado com outros sulfetos ou óxidos em veios de quartzo, rocha sedimentar ou rocha metamórfica, em leitos de carvão e também como mineral de reposição nos fósseis. A Pirita exposta ao meio ambiente durante o processo de mineração e escavação pode reagir com oxigênio e água, produzindo ácido sulfúrico e lixiviando o solo. Isto é resultado da ação da bactéria *Thiobacillus*, que obtém energia metabolizando a pirita.



**Imagem 7 – Ponte desativada sobre o Rio Tubarão, por onde passavam os trens carregados de carvão. Pode-se perceber a amarelidão das águas e das pedras, resultado do grande volume de pirita despejados neste rio.**

**Fonte: Retirada pelo autor em maio de 2008**

## **2.7 A Migração da Força de Trabalho**

Novamente a região tem que se adaptar a uma nova realidade, trabalhadores de Lauro Muller, passam a migrar para outras cidades procurando vender sua força de trabalho para poderem manter suas famílias.

Há, nesse período, grande volume de trabalhadores que se deslocam para as cidades de Joinville, Jaraguá do Sul, São José, Florianópolis e Vale do Itajaí, impulsionados pela grande demanda por mão de obra existente naquelas crescentes cidades. Alguns

mais temerosos e com maior laço territorial, voltam à agricultura de subsistência, passando a produzir milho, cana de açúcar, fumo e na extração de madeira.

Começam no final da década de 80 e início de noventa a surgir focos de empresas de plástico no Município de Orleans e a Indústria Cerâmica que já vem se desenvolvendo a algumas décadas em Criciúma, passando muitos trabalhadores a exercer atividade laboral nestas cidades, fazendo todos os dias longos trajetos de ida e volta as suas casas. A cidade de Lauro Muller, passa por duas longas décadas de estagnação econômica e crescente redução populacional.

## **2.8 A Reativação das Minas**

No final da década de noventa as minas são reativadas, após a economia de Lauro Muller passar anos de completo declínio econômico e elevada redução populacional. Segundo dados da Prefeitura, o município chegou a possuir pouco mais de 38.000 mil habitantes no auge da produção carbonífera e atualmente possui 13.567 habitantes. Essa elevada redução populacional se deu ao fechamento das minas nas décadas anteriores, o que acabou forçando as pessoas a migrarem para outras cidades atrás de emprego. Lauro Muller conta atualmente com duas empresas que reativaram suas atividades, são elas a Companhia Carbonífera Catarinense na comunidade de Guatá e a Carbonífera Rio Deserto na comunidade de Itanema, onde segundo o IBGE, são responsáveis pela geração de 830 empregos diretos no ano de 2005, sendo, novamente, a principal atividade geradora de emprego e renda daquele município.



**Imagem 8 - Mineiros da Cia. Carbonífera Catarinense extraíndo Carvão Mineral do solo.**

**Fonte: Desconhecida.**

## **CAPÍTULO 3**

### **3.1 Lauro Muller e o Desenvolvimento Regresso**

Como podemos perceber nos capítulos anteriores, Lauro Muller sempre manteve uma relação de dependência com a extração carbonífera, esta, apenas gerou alguns postos de trabalho no Município, muito embora, deixa um rastro de degradação ambiental na localidade, não absorve a força de trabalho feminina, além obrigar os trabalhadores a exercer atividade laboral em condições completamente insalubre, causando uma série de malefícios à saúde do trabalhador mineiro.

Esses empregos gerados pela indústria carbonífera são insuficientes para gerar um desenvolvimento local, servindo apenas para subsistência daqueles trabalhadores, pois emprego por si só não gera desenvolvimento, como podemos perceber em Furtado (2004, p 23). “Não faz sentido, à primeira vista, criar emprego se isto não tem nenhum efeito sobre a oferta, são empregos não sustentáveis”.

A falta de opção no mercado de trabalho do Município sempre colocou os trabalhadores sobre a problemática desemprego e degradação ambiental, sendo, os poucos postos de trabalho gerados, insuficientes para desenvolver aquela economia. Assim como afirma Furtado (2004, p. 23). “Frentes de trabalho geram trabalho artificial, que não produz nada e que custa para a sociedade. Este é um caminho errado”.

A inexistência de um mercado de trabalho robusto em Lauro Muller, sempre expôs os trabalhadores locais, colocando-os a plena disposição dos interesses das mineradoras.

Sobre esta assertiva, ainda em Furtado (2004, p.23). “Devem ser criados empregos que criem riqueza, que incidam na produção”.

Os empregos colocados em discussão, sempre serviram para o acúmulo de riqueza dos proprietários das minas, os lucros gerados pela produção carbonífera não foram, ao longo da história, reinvestidos na comunidade local, engendrando numa completa impossibilidade de um desenvolvimento de médias ou pequenas empresas ou surgimento de outras indústrias, barrando, assim, as possibilidades de um desenvolvimento local endógeno.

Assim como enfatiza COSTA:

[...] O conceito de desenvolvimento local deve estar associado a um processo de crescimento econômico de natureza endógena, no qual os fatores locais de tipo produtivo, social e cultural são decisivos. O modelo de desenvolvimento econômico endógeno é particularmente sensível aos segmentos industriais formados por médias e pequenas empresas, uma vez que sua capacidade competitiva depende da disponibilidade de economias externas no território. (COSTA 2001).

Como podemos perceber os empregos gerados pela indústria carbonífera não geram desenvolvimento, estes, apenas absorvem a força de trabalho excedente, dando ao trabalhador um poder de consumo incapaz de gerar o desenvolvimento local.

### **3.2 A Composição do Mercado de Trabalho de Lauro Muller**

Buscando sustentar as afirmativas feitas nas seções anteriores acerca da economia de Lauro Muller, faz-se mister analisar-mos a composição daquele mercado de trabalho, as unidades produtivas existentes no município, bem como o pessoal empregado em cada

uma delas. Para tanto utilizaremos dos dados disponibilizados pelo IBGE no período de 1996 – 2005, os quais foram disponibilizados através do SIDRA - Sistema IBGE de Recuperação Automática.

**Tabela 3 – Classificação das Atividades Econômicas de Lauro Muller**

ATIVIDADE/ANO	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Indústrias Extrativas	9	13	16	17	18	15	14	13	14	17
Produção e Distribuição de Gás e Água	2	1	2	1	1	1	1	2	2	2
Indústrias Transformação	42	40	44	50	50	50	46	42	38	49
Comércio, Reparação de Veículos, Obj. Pessoais e dom.	159	151	149	151	165	185	189	182	165	171
Alojamento e Alimentação	10	15	16	23	23	33	34	29	24	26
Transporte, Armazenagem e Comunicações	23	23	22	27	30	32	28	29	32	30
Intermediação Finan., Seguros, Previd. Compl. e Serv.	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3
Atividade Imobiliária, Aluguéis e Serv. Pres. as Empresas	10	12	12	22	24	17	25	23	21	20
Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	4	4	3	2	2	2	2	2	3	2
Educação	4	3	4	4	2	2	1	1	1	2
Saúde e Serviço Social	6	5	3	3	4	4	5	7	7	10
Construção Civil	2	4	4	5	4	6	5	6	5	6

**Fonte: Dados IBGE**

**Elaboração: Autor**

**Tabela 4 - Classificação de Empregos por Atividades Econômicas em Lauro Muller**

Pessoal Ocupado por Atividade Econômica/ANO	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Indústrias Extrativas	17	40	107	170	315	335	321	436	763	830
Indústrias Transformação	140	151	189	203	251	215	208	237	249	374
Comércio, Rep. Veículos Aut., Obj. Pessoais e Domésticos	336	327	427	416	473	484	466	474	446	491
Alojamento e Alimentação	20	22	33	41	38	43	55	61	46	38
Transporte, Armazenagem e Comunicações	60	73	50	63	117	96	94	86	108	87
Intermediação Fin., Seguros, Previd. e Serviços Relacion.	19	18	18	18	23	19	19	17	16	17
Atividades Imobiliárias, Aluguéis e Serv. Prestados a Emp.	15	20	23	62	75	59	59	68	63	58
Saúde e Serviço Social	86	84	59	61	61	51	66	15	13	73
Serviços Coletivos, Sociais e Pessoais	40	59	84	134	113	105	168	154	176	149
Serviços Domésticos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Construção Civil	-	44	17	15	11	12	15	14	5	10

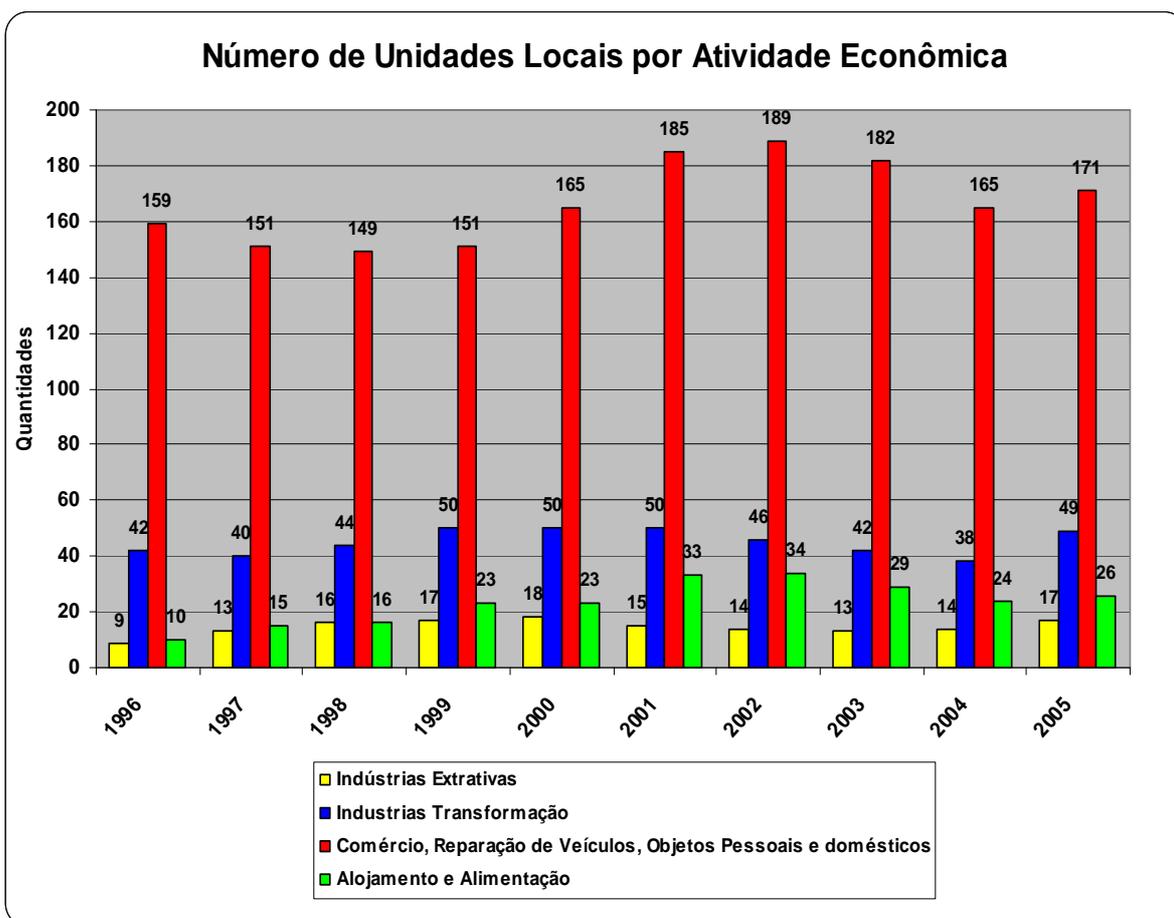
**Fonte: Dados IBGE.**

**Elaboração: Autor**

Para facilitar a análise destacaremos as 4 principais unidades econômicas predominantes em Lauro Muller, após, será feita uma comparação gráfica e comentada

sobre estes dados. Serão distribuídos em gráfico, podendo ser comparados com mais precisão as diferenças existentes entre as diferentes atividades.

**Gráfico 1 – Número de Unidades Econômicas, por setor, existentes em Lauro Muller no período 1996-2005**

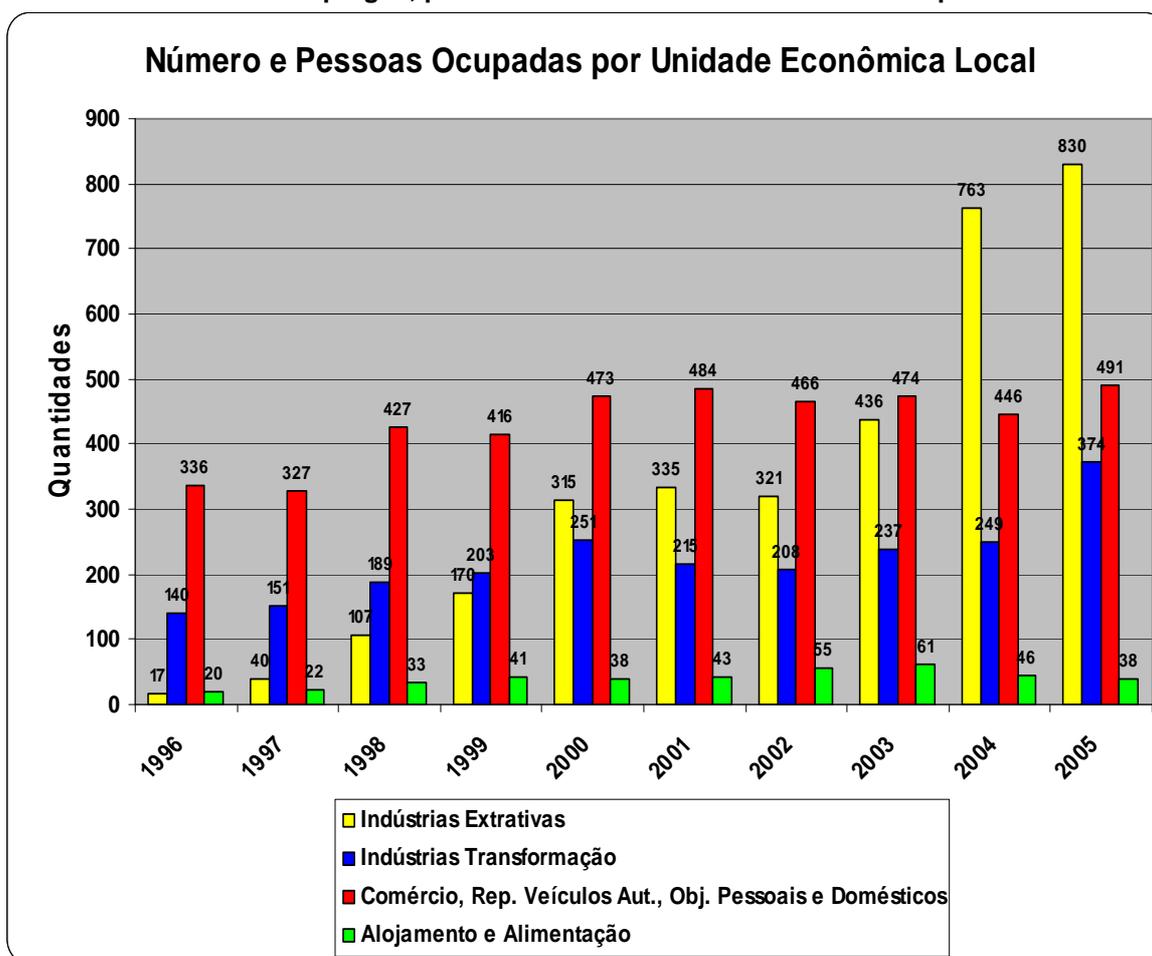


**Fonte: Dados IBGE**  
**Elaboração: Autor**

Como podemos perceber através dos dados expressos no gráfico 1, Lauro Muller apresenta, no período em análise, uma maior predominância de unidades econômicas no setor comercial, seguido pela indústria de transformação e posteriormente alojamento e alimentação, a indústria extrativista é a de menor representatividade em

número de unidades, porém, percebe-se um quadro totalmente contrário quando analisamos os empregos gerados por estas mesmas unidades. Como veremos no gráfico 2.

**Gráfico 2 – Número de empregos, por setor econômico em Lauro Muller no período 1996-2005**



Fonte: IBGE

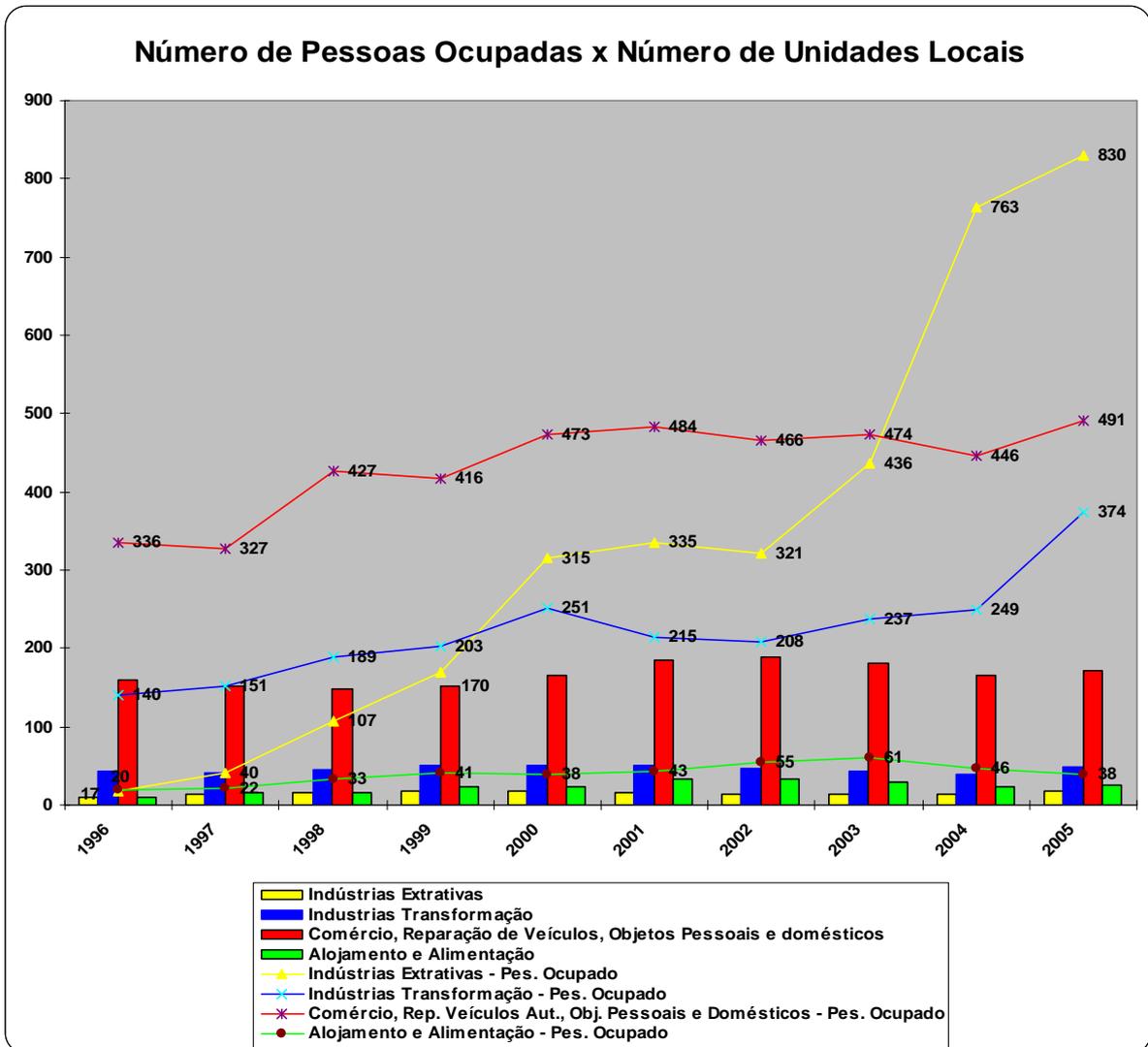
Elaboração: Elaboração própria

Podemos ver no gráfico 2, um elevado crescimento do pessoal ocupado no setor extrativista em Lauro Muller no período de 1996-2005, no ano de 96 este setor possuía 09 unidades produtivas e era responsável por apenas 17 pessoas ocupadas, passando em 2005 para 17 unidades produtivas e 830 pessoas ocupadas, o que representa um

aumento de 813 empregos no setor num período de 10 anos. Podemos afirmar que este crescimento elevado no número de empregos gerados se deve a reativação das minas que ocorreu no final da década de 90, como comentado no capítulo 2º deste trabalho. Já o setor comercial mostrou fraco crescimento neste mesmo período passando de 159 unidades em 96 e sendo responsável pela geração de 336 empregos, para 174 unidades em 2005 e gerando 431 empregos. Este setor é de extrema importância pois é o principal responsável por gerar empregos para o sexo feminino, pois como vimos, a predominância é de empregos gerados pela indústria extrativista, ou seja, serviço mineiro através da extração do carvão mineral onde predomina a força de trabalho masculina.

A indústria de transformação mostrou o crescimento considerável no período analisado, passando de 42 unidades em 96, onde gerava 140 empregos, para 49 unidades em 2005 com utilização de 374 trabalhadores. Já o setor de alojamento e alimentação que é ligado de forma direta ao turismo, não sofre muita oscilação no mesmo período se mostrando praticamente constante o que representa a completa falta de incentivo ao setor turístico Municipal.

**Gráfico 3 – Número de unidades por setor econômico x quantidade de empregos gerados no período 1996-2005 em Lauro Muller**



Fonte: IBGE

Elaboração: Autor

O gráfico 3 nos mostra que a indústria carbonífera quando inativa era responsável por apenas 17 postos de trabalho, onde concluímos que se tratava de pessoas responsáveis pela manutenção da segurança das minas. Com a reativação do setor no final da década de 90, novos postos de trabalho passaram a surgir no Município e numa velocidade espantosa. Porém, é necessário analisar que esses trabalhadores até a

reativação das minas estavam desempregados, não possuíam renda, não possuindo capacidade de consumo, colocando os outros setores e a economia local em crise como citado no capítulo anterior.

Podemos concluir com os dados apresentados, que o mercado de trabalho de Lauro Muller se concentra no setor extrativista, ou seja na indústria carbonífera, sendo o grande responsável pelo fraco crescimento local e responsável pelas crises enfrentadas pelo Município ao longo de sua história. Os administradores públicos do Município, pouco fazem para mudar esse quadro, não procuram encontrar alternativas para uma diversificação da economia local que seja capaz de colocá-la em direção ao crescimento ou para evitar uma possível nova crise da indústria carbonífera, além de não levarem em consideração o fato de o carvão mineral ser um recurso natural que possui limitação e é não renovável, sendo que seu esgotamento seria a sentença de morte para a economia de Lauro Muller.

### **3.3 Alternativas Para o Desenvolvimento**

O município conta com uma gama de alternativas possíveis para um desenvolvimento econômico, porém, estas não são levadas em consideração pelos administradores municipais que sempre acabam optando pela permanência e manutenção da Indústria Carbonífera como principal atividade econômica do Município. A começar pelo seu enorme potencial turístico, pois conta com a belíssima Serra do Rio do Rastro, conhecida nacionalmente, mas que todos acreditam pertencer ao Município de Bom Jardim da Serra, assim como podemos perceber no comentário de um morador local:

(...) No Guatá tudo passa, antigamente passavam os tropeiros, depois filme no cinema, os caminhões de carvão escurecendo as ruas do Guatá, tinha ótimos bailes no Primeiro de Maio e Ouro Preto. Hoje passam os carros para ver a serra, que todo mundo pensa que é de Bom Jardim, continua os caminhões de carvão escurecendo as ruas, o carvão saindo para enriquecer outras cidades, o barro para cerâmicas de outras cidades, nada está sendo feito para que um pouco desta riqueza que sai de nossa comunidade seja aplicada aqui, estou falando de aplicações relevantes, como por exemplo abrir outros caminhos da indústria para gerar mais emprego e renda para comunidade. Não só plantar umas arvorezinhas aqui e ali, dizendo que está tudo recuperado. Em todos esses anos de exploração de carvão no Guatá, imagine quantas toneladas de carvão saiu daqui, se fosse aplicada metade dessa riqueza aqui imagine como seria o Guatá ou Lauro Muller<sup>7</sup>.

O Município conta, também, com belíssimos riachos e cachoeiras, além de grandes pastagens que poderiam ser utilizados para exploração do turismo rural, através de hotéis fazenda, gerando emprego e renda, além de desenvolver o comércio local e gerar um mercado de trabalho que pudesse absorver, também, força de trabalho feminina, que praticamente inexistente naquela economia.

As minas que se encontram desativadas poderiam ser utilizadas para visitaçãoturística, através de passeios pelas galerias, pois muitas delas chegam a ter mais de 5km de extensão e são verdadeiros labirintos cavados sobre os solos rochosos, e que poderiam ser percorridos com carrinhos elétricos, sendo explicado aos turistas, o processo de exploração e beneficiamento do carvão mineral.

Buscar parcerias público e privadas para investimentos na construção de teleféricos fazendo a ligação da comunidade de Guatá, até o topo da Serra do Rio do Rastro, seguindo o exemplo de Balneário Camboriu que teve uma explosão de desenvolvimento após a construção do Parque Unipraias. O município ainda conta com

---

<sup>7</sup> Clauder, amigo de infância do autor, estudamos juntos na 2ª série do ensino básico, hoje, Clauder é formado em Educação Física, reside em Lauro Muller e é Professor naquele Município. Mensagem passada por e-mail após uma conversa telefônica.

elevado potencial para plantio de madeiras de reflorestamento, eucaliptos e pinos podendo aproveitar-se do elevado crescimento da construção civil em que se encontra nosso país.

Estas são medidas que, com força de vontade política e interesse empresarial local, gerariam uma diversificação da economia lauromilense, tirando o município da dependência de um único setor industrial e o colocaria no caminho do crescimento e desenvolvimento econômico.

## CAPÍTULO 4

### Considerações Finais

Podemos perceber que a economia de Lauro Muller teve seu desenvolvimento condicionado à descoberta de carvão mineral em suas terras. O resultado desta descoberta acarretou na colonização e desenvolvimento local, o elevando a condição de Município e o tornando independente político e administrativamente. Porém, esse mesmo processo de independência sofreu uma espécie de mutação, a dependência que antes era político e administrativa junto ao Município de Orleans, acabou se transformando em dependência econômica, agora, da indústria carbonífera.

Ao longo dos anos a economia do Município não se modificou, as autoridades locais deixaram as coisas rolaem, os interesses pessoais dos proprietários das minas sempre ditaram as regras jogo e isso com grande apoio protecionista estatal e municipal. A indústria carbonífera aos poucos foi se estruturando e criando as condições necessárias para tornar a economia local, refém dos postos de trabalho gerados pela extração do carvão mineral.

A falsa ilusão industrialista gerada pelas minas de carvão, acompanhado da defesa dos interesses pessoais das mineradoras, acabaram fazendo com que não houvesse uma diversificação econômica local. Isso, dá a indústria carbonífera o status de legítima responsável pelo desenvolvimento local e principal geradora de emprego e renda no Município.

O custo destes empregos e renda começam a aparecer, os problemas ambientais passam a ser visíveis, porém a comunidade só se atém da real dimensão do problema quando a indústria carbonífera enfrenta sua primeira crise e é fechada, colocando a economia local em completa estagnação. Muitos trabalhadores migram para outras cidades, outros buscam a sobrevivência em solo nativo. As políticas necessárias para enfrentamento da crise não são apresentadas e só resta ao trabalhador local a esperança de reabertura das minas.

Essa problemática passa a se tornar cíclica colocando o Município em períodos de expansão e estagnação. Porém, esta expansão deve ser questionada, pois serve apenas para absorver os desempregados criados pela própria indústria carbonífera.

## REFERÊNCIAS

- BERNARDO**, Roseli Terezinha. **O carvão nacional: Do discurso formado à ação concretizada, 1880-1930**. In: **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Santa Catarina: Cidade Futura, 2004. 63 p.
- CAROLA**, Carlos Renato. **Dos subterrâneos da história: As trabalhadoras das minas de carvão de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC/CFH. 1997, p. 173.
- CHOINACKI**, Luci. **Mineiros de Santa Catarina: Sua Luta e sua História**. Brasília: Câmara dos Deputados, 1993.
- COSTA**, Maria Teresa. **Competitividade e Desenvolvimento: In: Atores e Instituições Locais**. São Paulo: SENAC, 2001, p. 111.
- FURTADO**, Celso. **Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social – CDES. In: Mesa Redonda: Diálogo Social Alavanca para o Desenvolvimento**. SIRIUS, 2004, p. 23
- GOULARTI FILHO**, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002, p. 436.
- GOULARTI FILHO**, Alcides. **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Santa Catarina: Cidade Futura, 2004
- GOULARTI FILHO**, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. 2ª Ed. Florianópolis: UFSC, 2007, p. 87.
- LOCATELLI**, Carlos. **Pronta para o próximo round: Golpeada pela recessão, Criciúma planeja como virar o jogo**. In.: Revista Expressão, Ano II, (11): p. 8, 1991.
- NASCIMENTO**, Dorval. **A produção histórica e cultural da região carbonífera de Santa Catarina, 1880-1930**. In: **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Santa Catarina: Cidade Futura, 2004. p 55, 57.
- SANTOS**, Maurício Aurélio dos. **Crescimento e Crise na Região Sul de Santa Catarina**, Florianópolis, UDESC, 1997, p 28, 30, 31, 32.
- THOMÉ**, Nilson. **Trem de Ferro: Uma história no contestado**. Florianópolis: Lunardelli, 1983

**VOLPATO**, Terezinha Gascho. **A Pirita Humana. Os Mineiros de Criciúma**, Florianópolis, UFSC, 1984, p. 33.

Prefeitura Municipal de Lauro Muller – **Características Gerais**.

Disponível em: <http://www.lauromuller.sc.gov.br>. Acesso em 17 abr. 2008

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Características Gerais**.

Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 20 mai. 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Características Gerais**.

Disponível em: < <http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em 20 mai. 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Características Gerais**.

Disponível em: < <http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em 21 mai. 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Características Gerais**.

Disponível em: < <http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em 03 jun. 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Características Gerais**.

Disponível em: < <http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em 04 jun. 2008.

## **ANEXOS**

### **ANEXO 1**

DECRETO N. 20.089 - DE 9 de JUNHO de 1931

Regula as condições para aproveitamento do carvão nacional.

O Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, Usando dos poderes que lhe confere o art. 1º do decreto nº 19.398, de 11 de novembro de 1930, decreta:

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.

§ 1º Os contratos de que trata este artigo serão isentos de selo e de caução.

§ 2º A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro distribuirá o carvão contratado e terá preferência para o seu transporte.

Art. 2º A partir de 15 de julho do corrente ano, o desembaraço alfandegário de todo e qualquer carregamento de carvão estrangeiro importado em bruto ou em “briquetes”, dependerá da apresentação da prova de ter sido feito pelo importador a aquisição de uma quantidade de carvão nacional correspondente a 10% da qualidade que ele pretender importar.

§ 1º O preço a ser cobrado pelo carvão nacional aos particulares será fixado semestralmente pela Companhia de navegação Lloyd Brasileiro e pela Estrada de Ferro Central do Brasil, com a aprovação do Governo, de acordo com os contratos a que se refere o art. 1º. As características do carvão serão definidas pela Estação Experimental de Combustíveis e Minérios do Ministério da Agricultura.

§ 2º (...)

Art. 3º O Governo poderá alterar a percentagem fixada de 10%, desde que se verifique o aumento ou a diminuição da produção de carvão no país.

Art. 4º(...)

Art. 5º(...)

Art. 6º Durante o período de cinco anos gozará da isenção de direitos de importação, expediente e demais taxas aduaneiras, todo o material destinado a combustão, destilação e gaseificação eficientes dos combustíveis nacionais, a juízo da Estação experimental de combustíveis e Minérios do Ministério da Agricultura.

Parágrafo único. (...)

Art. 7º Durante o prazo de dez anos, a contar de 15 de julho vindouro, os Estados e os Municípios, inclusive o Distrito Federal, não poderão lançar quaisquer impostos e taxas que atinjam as empresas de mineração de carvão nacional ou os seus produtos. Gozarão também essas empresas, no prazo aludido, de isenção do imposto de indústrias e profissões no Distrito Federal e, bem assim, da taxa de viação federal sobre o transporte da respectiva produção.

§ 1º Os vapores e quaisquer embarcações a serviço exclusivo do carvão nacional poderão, independentemente dos regulamentos das capitânicas de Portos, ter

uma tripulação reduzida e equiparada á dos navios estrangeiros, de tonelagem correspondente, que transportam carvão com o menor número de homens a bordo.

§ 2º As embarcações de propriedade das companhias carboníferas, ou por elas arrendadas, quando a serviço do transporte do carvão nacional, terão livre trânsito entre portos do mesmo Estado e ficarão isentas de despacho e de quaisquer impostos e taxas portuárias federais, estaduais e municipais.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 9 de junho de 1931, 110º da Independência e 43º da República.

Getúlio Vargas.

## ANEXO 2



**Imagem 9 – Mineiro em linha de produção.  
Fonte: Desconhecida**

**ANEXO 3**

**Imagem 10 – Rio Tubarão em Lauro Muller poluído pela perita . Fonte: Retirada pelo autor em maio 2008**