

II PARTE - DIA SETE

MINÉRIO DE FERRO, SUAS RESERVAS,

TRANSPORTES E EXPORTAÇÃO

Presidente da Sessão e Orientador - Eng. Armando de Arruda Ca
Local - Salão de Conferências da Federação das Indústrias. ^{margo}

NOTA DA DIREÇÃO:- Nesta reunião contamos com a presença do Eng. Dermeval José Pimenta, Presidente da Cia. Vale do Rio Doce, que atendeu ao convite formulado pelo C.M.R. para tomar parte nos debates.

Transcrevemos, também, uma colaboração do Eng. Glycon de Paiva, publicada no ABM-Notiário nº 10, intitulada: "Característicos do Comércio Externo de Minerais".

Eng. ARMANDO DE ARRUDA CAMARGO - Agradeço ao presidente do C. M.R. a honra que me conferiu indicando-me para presidir a esta sessão. O assunto a ser tratado esta noite é deveras muito interessante. Eu pediria, portanto, ao Eng. Dermeval Pimenta que expuzesse, por exemplo, em que ponto estão os trabalhos realizados pela Cia. Vale do Rio Doce e também qual a orientação do nosso Governo no que se refere à questão da exportação do minério de ferro.

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Sejam as minhas primeiras palavras, nesta noite, de agradecimentos ao "Centro Moraes Rego", pela distinção a mim conferida, convidando-me para tomar parte nos debates de problema que interessam, sobretudo, à economia nacional. Entre eles, com justo senso de oportunidade, foi incluído o da "Política Mineral Brasileira", pedindo-se particular atenção para o problema do "Minério de Ferro, suas Reservas, Transportes e Exportação".

Inicialmente, porém, peço venia à assistência para dar alguns esclarecimentos relativos à "Cia. Vale do Rio Doce", da qual tenho a honra de ser o Presidente, pois, ao chegar a esta Capital, pude constatar que quasi todos aqui ignoram o que seja essa Companhia, os motivos de sua organização, as finalidades a que se propoe, o vulto do seu empreendimento e, sobretudo, o relevante papel que irá exercer no desenvolvimento econômico da zona do Vale do Rio Doce, uma das regiões mais ricas do mundo, em minério de ferro, e das mais férteis do Brasil, com extensas florestas virgens e abundantes quedas d'água.

Como não estão escritas as considerações que vou expender, nesta Mesa Redonda, espero que todos me ouçam com benevolência.

Em 1942, ocasião em que a Europa se debatia pela defesa das liberdades do mundo, a Grã-Bretanha, ameaçada nos seus fundamentos de nação civilizada, encarava com temor e ansiedade a questão da produção do material bélico, necessário à sua defesa. O minério de ferro, por ela importado, procedia da Suécia, praticamente isolada pelo nazismo; da Noruega, invadida e submetida ao jugo alemão; do Norte da África, já fora de seu controle; e da Espanha, onde o regime político não merecia a confiança dos aliados.

As perspectivas eram, portanto, extremamente sombrias.

Cá do outro lado do Atlântico, aqui no Brasil, havia colossais reservas desse minério, sendo que as mais possantes jazidas, seja em qualidade ou em quantidade, e situadas em Itabira, pertenciam, exatamente, aos ingleses.

A Inglaterra apelara para o Brasil, e este, dadas as circunstâncias do momento internacional e a amizade que sempre nos ligou àquela nação, convocou os técnicos e os homens do Governo para examinarem a questão.

Ficou evidenciada a complexidade do problema, porque:-

- 1º) - As minas de ferro de Itabira, com minério de alto teor de 68% a 70% de ferro, eram de propriedade de súditos do Governo Britânico, e estavam distantes 36 km do ponto terminal da E.F. Vitória a Minas.
- 2º) - A Estrada de Ferro Vitória a Minas pertencia a uma empresa particular, e achava-se em condições as mais precárias, no tocante à má conservação da via permanente, à falta de aparelhamento adequado, ao material rodante e de tração, não oferecendo, portanto, garantia para o transporte de minério em grande escala.
- 3º) - O Porto de Vitória, por onde seria exportado o minério, tinha sido concedido ao Estado do Espírito Santo, não estando ainda aparelhado para o embarque de minério, com a rapidez desejada.

Os Governos do Brasil, da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos, ao examinarem estes fatores que, exatamente na hora cruciante da guerra, impossibilitavam ao Brasil de tomar firme decisão e prontas providências para coordenar a produção, o transporte e a exportação do minério de ferro, resolveram celebrar o Acôrdo de Washington, datado de 3 de Março de 1942, inspirado no firme propósito de cooperação internacional.

As três nações irmanaram-se para um mesmo fim.

A cada uma delas coube um encargo, e cada uma assumiu grande parcela de responsabilidade, com o fim de que esta matéria prima não faltasse às usinas siderúrgicas da Inglaterra.

Dando início à execução do Acôrdo, o Governo Brasileiro encampou a Estrada de Ferro Vitória a Minas, nos termos do Decreto-Lei n° 4352, de 1° de Junho de 1942, e autorizou a constituição da Sociedade de Economia Mista - a "Companhia Vale do Rio Doce S.A.", com o capital de Cr\$200.000.000,00.

O Governo Britânico adquiriu da Companhia inglesa-British Itabira Company - as Minas de Itabira, e as transferiu ao Governo Brasileiro, livres e desembaraçadas de quaisquer reclamações dos proprietários ou dos detentores de direitos privilegiados (royalty).

Essas minas de Itabira são constituídas de várias jazidas, entre as quais estão os famosos poços do Cauê e da Conceição, onde a hematita compacta tem o alto teor de 68 a 70% de Ferro. Estão situadas em uma grande área coberta de matas, nos arredores da cidade de Itabira, avaliada em 7.500.000 metros quadrados, ou sejam, 1000 alqueires de terra.

O Governo Americano, empenhado não só em obter minério, com alto teor de ferro, mas também em auxiliar o desenvolvimento dos recursos do Brasil, aumentando a permuta de artigos de comércio entre os dois países, concedeu ao Brasil, por intermédio do "Export-Import Bank of Washington", um crédito

de catorze milhões de dolares (US\$14,000.000.00) para as seguintes compras, nos Estados Unidos:

- a) - de equipamento, materiais, máquinas, material rodante e serviços necessários ao prolongamento e reaparelhamento da Estrada de Ferro Vitória a Minas;
- b) - de máquinas e equipamento necessários para aumentar e completar os meios de embarque do minério no ponto de Vitória;
- c) - de máquinas e equipamento, inclusive instalação de trituração e peneiragem, necessários para as minas poderem ficar com a capacidade de produção mínima de 1.500.000 toneladas de minério de ferro por ano.

Este empréstimo foi realizado sob condições muito vantajosas para a Companhia, como veremos mais adiante. O equipamento e os materiais adquiridos tiveram absoluta prioridade no seu fornecimento. Já em 1943 e 1944 chegaram, aos nossos portos, trilhos, locomotivas, vagões, máquinas, equipamentos e materiais de toda a espécie. Esta prioridade se justificava, em uma hora de tantas dificuldades, porque de sua aplicação resultaria o aparelhamento das Minas, dos transportes ferroviários e do porto de embarque e, portanto, o fornecimento do minério de ferro, matéria prima indispensável ao prosseguimento da guerra de defesa das nações livres.

O prazo do empréstimo é de 25 anos e os juros de 1% ao ano.

As condições de pagamento são excepcionalmente vantajosas para o nosso país, pois, não sendo exigida garantia do Tesouro, a liquidação dos juros do capital se fará, tão somente, através do recolhimento de quantias resultantes da aplicação da taxa de 15% sobre o preço de cada tonelada de minério exportada e, bem assim, da importância de Cr\$2,00 (dois cruzeiros) por tonelada de minério transportada pela E.F. Vitória a Minas.

Foram emitidas duas notas promissórias do capital, uma de dez milhões de dolares (US\$10,000.000.00) e outra de quatro milhões (US\$4,000.000.00), vencíveis 25 anos após essa emissão; e 25 promissórias de juros relativos a cada uma das duas notas do principal, vencendo anualmente cada uma delas.

A responsabilidade da Companhia quanto a cada uma destas notas promissórias do capital e juros, limita-se apenas às referidas promissórias e elas são pagáveis somente com as rendas provenientes das duas taxas já referidas de 15% e Cr\$2,00, à medida que tais rendas se tornarem disponíveis, subsequentemente à emissão anteriormente às mesmas notas promissórias.

Isto significa que, se o minério exportado, em cada ano, não produzir renda suficiente para cobrir o total da nota promissória vencível no mesmo ano, estará esta paga com o produto da renda, qualquer que ela seja.

É assim que, nestes três últimos anos, já tendo si

do vencidas promissórias no valor total de cêrca de Cr\$40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros), e tendo a Companhia recolhido apenas a quantid de Cr\$6.000.000,00 (seis milhões de cruzeiros), proveniente das taxas sôbre a sua pequena exportação de minério, recebeu, no entanto, do Export-Import Bank, devolvidas e quitadas, as referidas promissórias, - deixando, assim, de desembolsar a apreciável quantidade ... Cr\$34.000.000,00 (trinta e quatro milhões de cruzeiros).

E se, porventura, a exportação de minério da Companhia continuar inferior a 125.000 toneladas mensais, ou sejam 1.500.000 anuais, as promissórias vão sendo resgatadas com o recolhimento de quantias bem inferiores ao seu valor nominal.

Dadas estas condições francamente favoráveis à Companhia, ficou estabelecido, pelo Acôrdo de Washington, que, en quanto não forem liquidadas tôdas as notas promissórias, o Go verno Brasileiro deveria organizar uma Companhia Brasileira, que seria dirigida por cidadãos brasileiros e norte-america - nos, com o fim de explorar as Minas de Itabira.

E é esse o motivo por que o Governo Brasileiro expediu o Decreto-lei n°4352, de 1/6/42, constituindo a Companhia Vale do Rio Doce, e estabeleceu no § 4° do art. 6° do referido Decreto-lei que a Diretoria seria composta de cinco mem bros, sendo o Presidente e dois Diretores de nacionalidade bra sileira e dois outros Diretores de nacionalidade norte-ameri - cana.

O Presidente da Companhia é de livre escolha do Pre sidente da República e os quatro Diretores são eleitos pela Assembléia Geral dos acionistas. Os dois Diretores americanos são indicados pelo Eximbank, mas como o Governo Brasileiropos sui mais de 50% das ações, praticamente é ele quem os elege.

O Decreto-lei que creou a Cia. Vale do Rio Doce, tendo em vista a igualdade do número de elementos brasileiros e americanos na Diretoria, determinou que o Presidente, sendo de livre escolha do Presidente da República, teria o direito de voto e de veto, podendo, por conseguinte, em qualquer mo - mento, fazer prevalecer a orientação do Governo, nas resolu - ções da Diretoria.

Se é verdade que o Brasil, pelo Acôrdo de Washing - ton, foi beneficiado com o recebimento das minas de Itabira, sem onus, e com a concessão de vultoso empréstimo, em condi - ções excepcionalmente vantajosas, não menos verdade é que ele assumiu grandes compromissos para com o Tesouro Nacional, pois se comprometeu:

- a) - a acampar a Estrada de Ferro Vitória a Minas, livre e desembaraçada de todos e quaisquer onus e grava - mes, e entregá-la a uma Companhia contratada por ê - le, no caso a Companhia Vale do Rio Doce;
- b) - a terminar o prolongamento daquela estrada até Ita - bira;
- c) - a reconstruir e reaparelhar essa mesma via férrea, afim de que possa ter a capacidade de transportar,

anualmente, o mínimo de 1.500.000 toneladas de minério de ferro;

- d) - a providenciar o melhoramento do porto de Vitória e a completar e a melhorar as instalações do cais de minério desse porto.

O Governo Brasileiro, dando cumprimento a estas obrigações, encampou a E.F. Vitória a Minas, entregou o seu acervo, no valor de Cr\$80.000.000,00, à nova Companhia, mediante o recebimento de igual quantia em ações da mesma, ficando a cargo do Tesouro Nacional o pagamento de indenizações e de reclamações provenientes desta encampação.

Antes de mostrar as realizações da Companhia, julgo que seria de interêssé, para esta Assembléia, conhecer as dificuldades financeiras, extremamente difíceis, por que vem passando a Companhia, desde o primeiro dia da sua constituição.

O seu capital inicial foi de duzentos milhões de cruzeiros (Cr\$200.000.000,00). O Tesouro Nacional subscreveu ... Cr\$110.000.000,00 de ações e, imediatamente, deu, em pagamento, o acervo da E.F. Vitória a Minas, no valor de Cr\$80.000.000,00.

O numerário disponível proveniente deste capital inicial, a ser recebido dos acionistas em chamadas, baixou, por tanto, para cento e vinte milhões de cruzeiros.

O Governo Federal, em seguida, determinou que a Companhia pagasse ao Sr. Percival Farquhar, em dinheiro, a quantia de catorze milhões de cruzeiros, a título de indenização, pelas despesas que efetuou, desde 1919, com os estudos necessários à exploração das jazidas de minério de ferro de Itabira, e pelos direitos de opção de que dispunha.

O capital destinado às obras ficou, de início, desfalcado de noventa e quatro milhões de cruzeiros, reduzindo-se a cento e seis milhões, sujeito às alternativas de chamadas dos acionistas, nunca pontuais nos seus pagamentos.

Com esta importância, não seria absolutamente possível realizar a instalação mecanizada das minas de Itabira, a reconstrução e aparelhamento de 600 km de estrada de ferro, e a construção do cais de minério, no porto de Vitória. E, além disto, o prazo previsto para a terminação destas obras era de dois anos.

Julgadas insuficientes as quantias provenientes do Capital e do Empréstimo externo, a Companhia promoveu, em 1944, o aumento do seu capital para mais cem milhões de cruzeiros, e o lançamento de um empréstimo de trezentos milhões de cruzeiros, por debentures. Em 1945, contraiu, com o Eximbank, um segundo empréstimo de cinco milhões de dólares. O Tesouro Nacional subscreveu 83,6% deste aumento de capital, ficou autorizada a subscrever 66% do total das debentures, e deu garantia ao novo empréstimo de 5 milhões de dólares, pois este já não foi concedido nas mesmas condições do primeiro. O seu pagamento não se basearia em taxas sobre o preço do minério exportado, mas teria que ser realizado integralmente, em espécie.

As obras foram atacadas simultaneamente, no porto de Vitória, ao longo de toda a extensão das linhas da Estrada de Ferro, e nas minas de Itabira.

A obtenção dos recursos, para o pagamento destes serviços, jamais era conseguida nos momentos precisos.

Estes dois fatores, ataque desordenado de grandes obras, esparsas em uma vasta frente de trabalho, e a falta de pagamento dos compromissos assumidos com os fornecedores e com os empreiteiros, contribuíram decisivamente para empanar o vult das obras realizadas e lançar à descrença pública um empreendimento dos mais notáveis para o soerguimento da economia nacional - muito embora vultosas e importantes obras já estivessem quasi concluídas.

Quando, em Fevereiro de 1946, o General Eurico Dutra assumiu a Presidência da República, convidou o Dr. Gastão Vidigal para seu Ministro da Fazenda e confiou-me a Presidência da Cia. Vale do Rio Doce, fui incumbido, pelo Governo, de proceder a um estudo completo da situação econômico-financeira da Cia, da sua organização administrativa, do estado da execução do seu programa de obras, dos compromissos assumidos e não pagos, dos recursos necessários para sua normalização financeira, da conveniência ou não do prosseguimento das obras, etc..

Em Abril de 1946, apresentei, ao Ministro Gastão Vidigal, um minucioso e circunstanciado Relatório, no qual alinhava dados e argumentos pelos quais o Governo pudesse ficar habilitado a escolher a melhor solução para resolver o problema da Companhia, em face das obrigações do Brasil, tomadas no Acôrdo de Washington.

Por este trabalho, cheguei à conclusão de que era de interêsse nacional que o Governo invertesse mais recursos, no valor de quatrocentos e cinquenta milhões de cruzeiros (.. Cr\$450.000.000,00) para a Companhia terminar o seu programa de obras. Estes recursos poderiam provir, quer de empréstimos, quer do aumento do capital a ser subscrito, integralmente, pelo Tesouro Nacional.

Em Agosto de 1946, o Ministro da Fazenda submeteu o assunto ao Sr. Presidente da República, opinando pela continuação das obras, com recursos provenientes de obrigações do Tesouro.

O Sr. Presidente da República, porém, considerando que a Constituição ia ser promulgada por aqueles dias, não julgou conveniente expedir Decreto-lei abrindo crédito tão vultoso, e por isso mandou que o assunto fosse, oportunamente, submetido ao Congresso Nacional.

Nessa ocasião, esteve aqui, no Brasil, Mr. Willian Martin, Presidente do Banco de Exportação e Importação de Washington, que teve oportunidade de fazer uma visita minuciosa a todas as instalações da Cia. Vale do Rio Doce, desde o Porto de Vitória, e às construções da remodelação da Estrada de Ferro Vitória a Minas, até as Minas de Itabira. Verificou, assim, pessoalmente, as grandes possibilidades da Companhia, tendo conhecimento de como tinham sido empregados os recursos provenientes dos dois empréstimos, no total de US\$19,000.000.00

concedidos por esse Banco. Poude, com conhecimento de causa, formar abalizada opinião, segundo a qual este empreendimento merecia ser ainda auxiliado pelo Banco, para poder atingir às suas finalidades.

A Companhia, ciente das dificuldades financeiras do Tesouro, sugeriu ao Sr. Ministro da Fazenda que orientasse a questão no sentido de desdobrar o total da quantia de Cr\$490.000.000,00, necessária ao empreendimento, em duas partes, com o que S. Excia. concordou. A parcela maior, no valor de Cr\$350.000.000,00, seria obtida com o aumento do capital da Companhia, a ser subscrito integralmente pelo Tesouro Nacional; e a outra parcela, de Cr\$140.000.000,00, seria obtida por um terceiro empréstimo de 7,5 milhões de dólares no Export - Import Bank.

O pedido deste empréstimo recebeu acolhimento favorável da Diretoria do Eximbank, em consequência da impressão colhida, pessoalmente, pelo Presidente daquele Banco, na ocasião em que visitara as instalações da Companhia.

Este novo crédito de 7,5 milhões de dólares venceria juros de 3.1/2 ao ano, no prazo de 18 anos, e as notas promissórias teriam a garantia do Tesouro Nacional.

Para não sobrecarregar o Tesouro, o pagamento da quantia de trezentos e cinquenta milhões de cruzeiros, correspondente ao aumento do capital da Companhia, se faria em trinta prestações mensais, durante três exercícios financeiros anuais.

A finalidade da Cia. Vale do Rio Doce não é somente a de promover a exportação de 1.500.000 toneladas anuais de minério de ferro, mas também a de desenvolver a extensa e fértil zona do Vale do Rio Doce, situada nos Estados de Minas e Espírito Santo. Ali já se encontram cidades em pleno crescimento e indústrias que vão surgindo, como serrarias, usinas de açúcar, usinas siderúrgicas, etc..

Antes de submeter o assunto ao Congresso Nacional, o Presidente da República nomeou uma comissão, composta dos Ministros da Agricultura e da Viação e do Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, para examinar os problemas da Cia. Vale do Rio Doce, sob todos os aspectos que interessassem à economia, finanças e segurança nacionais. O Conselho de Segurança Nacional também foi ouvido.

A Comissão, após exaustivo estudo, deu parecer favorável às pretensões da Companhia. O Sr. Presidente da República, tendo aprovado o referido parecer, vai enviar uma mensagem ao Congresso, solicitando uma lei especial autorizando o Tesouro a subscrever as ações do novo aumento de capital da Companhia, e a dar garantia do Tesouro ao empréstimo de 7,5 milhões de dólares*.

Em linhas gerais, é este o resumo da questão financeira da Companhia.

Iremos falar, agora, sobre a questão da exportação do minério de ferro. Entretanto, se algum dos senhores assis-

* N.D. Este empréstimo foi concedido há poucos meses atrás.

tentes quizer fazer qualquer pergunta ou obter mais esclarecimentos, com muito prazer estarei disposto a responder.

.....

Pelo que ficou estipulado no Acôrdo de Washington, os Governos Britânicos e Americano se obrigaram, cada um de per si, a comprar à Companhia Vale do Rio Doce metade da tonelagem anual do minério extraído e posto em Vitória, até o máximo de 750.000 toneladas, cada um deles, anualmente, durante o prazo de três anos. Foram assinados contratos com Metals Reserve Company, representante do Governo Americano, e com a British Iron Management Ltd., por parte da Grã-Bretanha.

O preço estabelecido para o minério FOB porto de Vitória era de Cr\$100,00 por tonelada. O prazo era de três anos, podendo ser prorrogado por um período adicional de três anos e outros períodos subsequentes, enquanto continuavam as hostilidades entre aqueles dois países e a Alemanha.

Sendo ainda pequena a capacidade exportadora do minério da Companhia, a Metals Reserve Company abriu mão da quantidade a que tinha direito, em favor da Inglaterra.

De 1942 a 1945, todo o minério exportado pela Vale do Rio Doce, em um total de 321.503 toneladas, se destinou à Inglaterra.

Terminada a guerra com a Alemanha, em 1945, os dois Governos interessados, americano e inglês, notificaram a Companhia que não desejavam renovar o contrato existente para o fornecimento do minério de ferro, e nem fazer nenhum novo contrato a longo prazo depois da data em que expirasse o primeiro contrato.

A partir de 1946, a Companhia adquiriu plena liberdade de vender o seu minério para qualquer firma, e de exportá-lo para qualquer nação interessada - ao preço do mercado internacional.

Em 1946, a exportação do minério foi mínima, atingindo apenas a 40.962 toneladas, destinadas à Bélgica, Holanda e Canadá.

No corrente ano, no primeiro semestre, a exportação já atingiu a 81.149 toneladas, sendo para notar-se que, pela primeira vez, uma parte do nosso minério se destinou aos Estados Unidos.

O preço de venda desse minério, hematita compacta com teor de 66%, ainda é bastante baixo, sendo de US\$4,80, ou Cr\$88,00 por tonelada FOB porto de Vitória.

A esse preço devemos juntar a importância correspondente ao prêmio por unidade de teor acima de 66%, na importância de Cr\$4,50, pois o minério exportado, em média, tem o teor de 69% de Ferro. Ainda temos que acrescentar o prêmio da rapidez do embarque de minério, o que nos tem dado Cr\$4,00 por tonelada. Nestas condições, o preço do minério exportado com o teor de 69% sai por Cr\$96,50.

Já estamos estabelecendo negociações para a venda do minério em melhores condições, pois o atual preço não é compensador.

Quanto ao custo do minério, é bastante elevado, por que está ainda sendo extraído manualmente e transportado em caminhões, das minas até os desvios da linha férrea, por uma estrada de rodagem com 12 km de extensão.

No próximo ano, com os recursos do novo aumento do capital, deverá ser iniciada a montagem do equipamento das minas, afim de que a extração e o transporte se façam mecanicamente, reduzindo, em consequência, as despesas de custo.

No que se refere ao transporte ferroviário, no corrente ano as condições do tráfego melhoraram sensivelmente, com a inauguração do trecho novo de 125 km, entre Vitória e Colatina. As rampas, no sentido da exportação, neste trecho, que eram de 2,5%, baixaram a 0,5% compensadas. As curvas de raio mínimo de 85 m passaram para 202 m. Os trilhos de 22 kg por metro foram substituídos pelos de 35 kg. Uma locomotiva Mikado, que no traçado velho rebocava 250 toneladas brutas, passou a transportar 1500 toneladas e, nestas condições, o custo da tonelada quilômetro baixará sensivelmente.

As condições de embarque do minério, em Vitória, melhoraram sensivelmente. O tempo gasto para carregar um navio de 9500 toneladas, no Cais Comercial, era de 8 a 10 dias, com uma despesa para o embarque e impostos de Cr\$18,50 por tonelada. Atualmente, no Cais de Minério construído pela Companhia, esse tempo ficou reduzido a um dia e meio, isto é, 36 horas, com a despesa de embarque e imposto de Cr\$8,00 por tonelada. Brevemente, ao ficar concluído o último lance do Cais e assentada a terceira transportadora, esse tempo baixará para 10 horas.

Passando a outra ordem de idéias, desejaria focalizar a extraordinária influência que a zona do Vale do Rio Doce irá exercer, em futuro próximo, na questão do estabelecimento do parque siderúrgico do nosso país.

Trata-se de uma região coberta de extensas matas virgens, banhada por caudalosos rios com poderosas quedas d'água, dotada de terras de fertilidade exuberante, possuidora de várias cidades em franco desenvolvimento e situada na zona de influência econômica de Belo Horizonte e Vitória.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas, que a serve, está sendo remodelada de modo a oferecer transporte rápido, eficiente e barato.

Nesse Vale, há em abundância o minério de ferro, o carvão vegetal e a energia elétrica, esta ainda em potencial.

Com a ligação de Itabira a Belo Horizonte, a E.F. Vitória a Minas transportará o calcário da zona de Sete Lagoas para o Vale do Rio Doce.

As usinas siderúrgicas, a carvão vegetal, já estão em franco funcionamento neste vale. Na zona servida pela E.F. Central do Brasil, há as usinas de Morro Grande e Monlevade; e na zona da E.F. Vitória a Minas já está funcionando, em Vitória, a usina da Companhia de Ferro e Aço.

Se a E.F. Vitória a Minas vai transportar 1.500.000 toneladas de minério, procedentes de Itabira para o porto de Vitória, para a exportação, terá que formar trens, com vagões vazios, em retorno, em um percurso de 600 km.

Os navios que vão receber este minério no porto de Vitória, chegarão ali vazios, porque é praticamente nula a importação do carvão mineral que poderia ser feita por estes mesmos navios, em retorno.

Se é assim, tudo aconselha que o Governo e as empresas particulares voltem as suas vistas e os seus capitais para aquele vale e estabeleçam ali as usinas siderúrgicas com o carvão mineral.

Se dispomos de navios que aportam vazios, em retorno, e se dispomos também de vagões que voltam vazios às minas, em retorno, necessariamente o aproveitamento desses navios e vagões para o transporte do carvão indispensável ao consumo das Usinas, resultaria na consecução de uma tarifa excepcionalmente baixa para o mesmo.

Nos Estados Unidos, o minério de ferro, mesmo com baixo teor de ferro, já está com as suas reservas quase esgotadas. As grandes usinas americanas se interessam sobretudo pelo nosso minério de alto teor. Como há ali abundância de carvão mineral, torna-se fácil estabelecer o intercâmbio destas duas matérias primas, dados os interesses recíprocos. Se eles precisam do nosso minério, nós precisamos do seu carvão, e aí está a chave da solução econômica para a criação do nosso parque siderúrgico.

Porque não tentar um acordo com os americanos, no sentido de participarem as grandes empresas siderúrgicas no estabelecimento de usinas no Vale do Rio Doce ?

Se esse entendimento fosse realizado, estou certo de que o Vale do Rio Doce seria uma das zonas mais industrializadas do Brasil e o seu maior centro siderúrgico.

2a. Parte - Debates

SR. PRESIDENTE - Tem a palavra o Eng. Epitácio Guimarães.

Eng. EPITACIO GUIMARÃES *- Eu queria uma informação do Dr. Dermeval Pimenta a respeito das condições da Cia. Vale do Rio Doce, que foram analisadas: quais os preços de custo parciais do minério FOB e em segundo lugar se o prêmio de Cr\$4,50 por tonelada é independente da avaliação do teor e, se não, quanto de prêmio para cada 1%.

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Na exploração das minas, o lucro da Companhia tem sido realmente pequeno, ou praticamente nulo. Nas condições atuais, isto é, sem terminar a remodelação da estrada e o aparelhamento das minas, o minério nos custa, posto a bordo, em Vitória, Cr\$94,00 por tonelada, a saber:

* Eng. de Minas e Metalurgista - Eng. do Instituto Geográfico e Geológico de S. Paulo.

Extração, tratamento e carregamento	Cr\$25,00
Transporte ferroviário	61,00
Despesa de embarque ..	2,00
Impostos e taxas	<u>6,00</u>
Custo do minério FOB	Cr\$94,00

O prêmio de Cr\$4,50 por tonelada, pela elevação do teor de ferro, corresponde a US\$0,08, ou Cr\$1,50 por unidade acima de 66%. Para o preço de venda do minério toma-se, como base, o teor de 66%, e como o nosso minério exportado é, em média, de 69%, com 3 (três) unidades acima, o prêmio será de 3 x US\$0,08 = US\$0,24, ou sejam Cr\$4,50, ao câmbio de Cr\$18,72.

Por falta de recursos financeiros, as Minas ainda não puderam ter mecanizados os seus trabalhos de extração e de transporte, embora já se encontrem nos nossos almoxarifados as excavadeiras, os britadores, as peneiras e as correias transportadoras. O britamento está sendo feito manualmente e o transporte, das minas até o desvio ferroviário, é realizado por meio de caminhões basculantes, em uma estrada de rodagem com 12 km de extensão.

Atualmente as condições mecânicas do minério para exportação têm sido de 80 a 90% em torções de 3 a 8 polegadas e 10%, no mínimo, abaixo de 3 polegadas.

A qualidade da hematita compacta corresponde à base mínima de 66% de Fe e máxima de 0,025% de fósforo.

UM APARTEANTE - E o minério fino, como será aproveitado ?

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Depois de concluído o aparelhamento das minas e construído, no final da corrente transportadora, o silo, grande depósito de minério de 240 m de comprimento por 23 m de largura, em seção V, com profundidade de 12 m, com uma capacidade aproximada de 200.000 toneladas, poderemos separar e oferecer à venda três produtos de minério com os seguintes tamanhos: de três a seis polegadas; de meia a três polegadas; de maior de uma polegada.

Atualmente, como já dissemos, só 10% do minério com tamanho inferior a três polegadas é aceito pelos compradores.

Eng. ARMANDO DE ARRUDA CAMARGO - No vale do Rio Doce havia uma certa exploração por parte de uma companhia do interior. Pergunto: qual era o movimento dessa companhia, se era grande, se foi encampada ou se foi deixada de lado ? Se encampada, quais os seus atuais elementos ?

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Quando o Governo Federal encampou a Estrada de Ferro Vitória a Minas, em .. 1942, e a entregou à Companhia Vale do Rio Doce, estava ela

transportando minério de ferro explorado por uma companhia particular. Aquela estrada, que já se achava mal aparelhada de material de tração e rodante e com a linha mal conservada, para atender a um transporte em maior escala, passou a ter sacrificada a exportação dos produtos da região e extraordinariamente pioradas as condições da sua linha e do seu material. A exportação do minério verificada antes da encampação atingiu a 152.922 toneladas.

Sr. MARTINS CAMPOS - Quer saber se os 15% sobre a exportação do minério se aplica também ao minério para consumo dentro do Brasil.

Eng. DERMEVAL PIMENTA - A aplicação de 15% sobre o preço F.O. B. do minério exportado não se faz sobre o minério para consumo dentro do país. Com referência a este, quer pertença ou não à Companhia, a Vale do Rio Doce recolhe ao Export-Import Bank a quantia de Cr\$2,00 por tonelada de acordo com o estipulado no contrato do empréstimo de US\$14.000.000,00.

Eng. FRANCISCO ANTUNES* - Quais as razões pelas quais a Cia. Vale do Rio Doce acredita que dentro de três ou quatro anos terá alcançado mais ou menos um regime de exportação de 1.500.000 toneladas anuais? A Companhia já estudou a possibilidade de futuros concorrentes impedirem a colocação dessa tonelagem no estrangeiro, os fornecedores da Europa, da Rússia, dos países nórdicos, do Norte da África e, mesmo, quais seriam os possíveis concorrentes nacionais para o mercado nacional e para o mercado norte-americano?

Eng. DERMEVAL PIMENTA - No Brasil, a Vale do Rio Doce não precisa ter receio da concorrência de outras empresas similares, porque só ela dispõe das condições excepcionais e extremamente vantajosas de ser proprietária e exploradora, ao mesmo tempo, das minas, da estrada de ferro e dos silos e cais de embarque, no porto de Vitória.

O custo de extração, do transporte ferroviário e do carregamento do minério, nos navios, logo após a terminação do seu programa de obras, será extremamente reduzido. Essas três operações, além disso, serão administradas e coordenadas por uma só entidade. Ademais, o ritmo da produção e do escoamento do produto será um fator decisivo para imprimir confiança aos nossos compradores.

O minério que é exportado pelo Rio provém das minas de empresas particulares. O transporte ferroviário se faz através da E.F. Central do Brasil, que é uma autarquia federal, e o embarque se faz pelo porto do Rio, explorado pelo Governo.

Esse porto não tem ainda aparelhamento próprio, isto é, um cais especial de minério para um rápido e eficiente carregamento, estando sujeito às exigências embaraçosas por to

* Eng. Químico pela Escola Politécnica de S. Paulo

dos conhecidas e que oneram grandemente as despesas de embarque.

Pelo que estou informado, o minério de ferro proveniente da região de Paraopéba, em Minas, exportado pelo porto do Rio, tem os seguintes custos:

Custo do minério posto no vagão	Cr\$30,00
Frete na E.F. Central do Brasil	42,00
Despesa do Cais, no Rio	<u>28,00</u>
	Cr\$100,00

Com o câmbio atual, esse minério só pode ser vendido a seis (6) dólares a tonelada. O mercado internacional ainda não pagou esse preço. As atuais vendas da Rio Doce estão sendo feitas a US\$4,80 e estamos fechando um contrato a US\$5,20. E é por isto que a exportação do minério de ferro, pelo porto do Rio, tão ativa durante a guerra, está completamente paralizada.

Quanto às razões pelas quais a Cia. Vale do Rio Doce acredita que, dentro de três anos, já terá alcançado um regime de exportação de 1.500.000 toneladas, elas se fundam na convicção de que o nosso Governo lhe dará, ainda este ano, os recursos financeiros que lhe vem pedindo desde 1946, como já tive oportunidade de lhes espôr, anteriormente. Os projetos estão concluídos, grande parte das obras está terminada, o maquinário para o equipamento das minas está nos Almojarifados, os trilhos e os vagões de minério já os temos. Os recursos, que o Governo nos vai dar, serão fornecidos em trinta (30) parcelas mensais, tempo que julgamos suficiente para concluir as obras.

A procura do nosso minério de alto teor, nos últimos meses, seja para a Europa, seja para os Estados Unidos, tem sido muito grande. Está sendo utilizado, diretamente, nos fornos de aço - (open hearth), podendo substituir até 50% da sucata de ferro, que vale, hoje, na boca dos fornos americanos, cerca de 40 dólares a tonelada.

O mercado não nos faltará. O que nos tem faltado é o minério nos nossos portos de embarque.

Dr. MARTINHO DE CIERO - Parece estranho que num assunto tão importante e tão especializado como esse, um médico tivesse a coragem de tomar a palavra. Estou impressionado e na qualidade de cidadão brasileiro e deputado à Assembléia Legislativa de S. Paulo, tenho que me congratular com os patrocinadores dessa reunião e com o Sr. Presidente da Cia. Vale do Rio Doce pela oportunidade de tomar conhecimento de uma das iniciativas do "Centro Moraes Rego". Não sei se será apenas uma rota a seguir, pois que nós, brasileiros, somos sempre imprevidentes. Dentro da própria desgraça há sempre um

motivo de alegria. De todo e qualquer erro que possa ter havido na Companhia Vale do Rio Doce, houve entretanto, este grande benefício para todos nós brasileiros, que facilitou a transferência da propriedade das jazidas para o Brasil. Só isto remedia os erros possíveis da Cia. Vale do Rio Doce. Entretanto, fiquei impressionado. O fato da Companhia ser fundada, prevendo um capital, capital que se realizou e no entanto logo depois este capital não ser suficiente para o desenvolvimento da Companhia, é o eterno erro das administrações no Brasil. Mas, como disse, tudo isso está redimido diante da posse para o Brasil do nosso minério de Ferro. Queria agora fazer uma pergunta, sempre de médico e legislador: a Companhia tem quatro diretores, dois brasileiros e dois americanos - recebem vencimentos iguais? Naturalmente essa Companhia tem grande número de operários - eles estão organizados e qual a situação de assistência médica que têm num lugar distante como esse? As matas que cercam o minério, a que V. Excia. acabou de se referir pertencem já à Cia. Vale do Rio Doce?

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Os quatro diretores percebem vencimentos iguais, pois, pelos nossos Estatutos, não há distinção entre eles, a não ser a da nacionalidade, sendo dois brasileiros e dois americanos. Além das funções próprias, previstas na Lei de Sociedade Anônima, os Estatutos permitem que os Diretores tenham função executiva e estas funções são fixadas pela própria Diretoria, no seu Regimento Interno. É assim que eles se incumbem da venda do minério e da compra de materiais, do Serviço do Pessoal, do Patrimônio da Companhia e das relações desta com os Bancos. Ao Presidente, está afeta a Superintendência geral de toda a organização, além de lhe serem subordinados, diretamente, os Superintendentes dos Departamentos das Minas, da Estrada de Ferro e das Obras.

Quanto à segunda pergunta relativa à assistência social e médica aos seus operários e funcionários, em geral, a-
praz-me declarar que é um assunto que, desde o princípio de sua organização, requereu especial cuidado da Companhia. Itabira, cidade antiga, para onde deveria afluir grande número de operários, funcionários e engenheiros, não estava aparelhada para os receber, não só por não dispôr de acomodações apropriadas e suficientes, mas ainda por não dispôr convenientemente dos serviços de água, esgoto e hospitalização. As condições climatéricas, porém, são excelentes.

Dada a absoluta falta de casas, a Companhia providenciou a imediata construção de vilas para operários das minas, para artífices e funcionários de escritório e para engenheiros e Chefes de Serviço, dotando-as de água, esgoto, instalações e fossas sanitárias e luz elétrica.

Foram creados um hospital de emergência e um laboratório.

Há escolas para os filhos dos operários, mantidas pela Companhia. Há o Serviço de Abastecimento de gêneros, a preços módicos e com descontos em folhas de pagamento.

No Departamento da Estrada, ao longo da linha, es-

sa mesma assistência foi proporcionada aos seus operários e funcionários.

Nos trechos onde impera a malária, o Serviço Médico da Companhia presta toda a assistência preventiva e curativa, fornecendo remédios gratuitamente para este fim.

No Vale do Rio Doce, o Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), de acordo com contrato entre os Governos Americano e brasileiro, vem prestando os mais relevantes serviços no saneamento de toda a região, quer no que se refere ao combate à malária, quer ao saneamento das cidades, dotando-as de água e esgoto, como já procedeu com as cidades de Colatina, Aimorés e Governador Valadares.

Nos últimos anos, não tem havido surto epidêmico de malária, graças a estas medidas de saneamento.

Nas propriedades da Companhia, em Itabira, que circundam as minas de ferro, há abundantes matas que têm sido aproveitadas para o fornecimento de lenha à Estrada de Ferro e de madeira às necessidades das construções das Minas.

UM APARTEANTE - Foi a localização de Volta Redonda, uma feliz escolha ou deveria ser localizada num ponto do Vale do Rio Doce ?

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Quanto à questão de Volta Redonda, de se seria frizar o seguinte: jamais fui contrário à instalação da Usina Siderúrgica Nacional; apenas disse que a sua localização em Volta Redonda, a mim parecia não ter sido bem escolhida, no momento, e que a região indicada seria o Vale do Rio Doce. Esta zona possui, sem contestação, todas as condições para a localização de uma grande usina siderúrgica.

Quando se debateu o problema de localização da Usina Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda, a Sociedade Mineira de Engenheiros nomeou, para estudar o assunto, uma comissão de técnicos, da qual fiz parte; e o resultado dos estudos, a que chegou aquela Sociedade não foi favorável à localização em Volta Redonda. Naquela época, porém, estes estudos não mereceram a devida divulgação, pois, ao que parece, já era solução assentada localizar a usina nas proximidades das duas grandes metrópoles brasileiras, entre Rio e São Paulo.

Sr. PRESIDENTE - Seria interessante que o Prof. Othon Leonardos nos dissesse o que pensa o Conselho de Minas a respeito do assunto desenvolvido pelo Eng. Dermeval Pimenta.

Prof. OTHON HENRY LEONARDOS* - Devemos, preliminarmente, esclarecer que o Conselho Nacional de Minas e Metalurgia não teve, ainda, oportunidade de se manifestar sobre os planos da Cia. Vale do Rio Doce, de sorte que nossas palavras refletem ponto de vista pessoal. Lastimamos que nosso colega Bernardino Corrêa de Mattos, por motivo

* Eng. Civil - Membro do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia

do falecimento de seu pai, não tenha podido tomar parte nesta "mesa redonda".

Grande foi o prazer que tivemos de escutar hoje, do Eng. Dermeval Pimenta, a primeira explicação pública pormenorizada do programa da Vale do Rio Doce. Discípulo que fui de Ferdinando Labouriau, não poderia deixar de ser entusiasta da exportação de minério pelo Rio Doce. Contra opiniões tacanhas e interesseiras que tiveram certo eco na imprensa nativista mal esclarecida, provou aquele insuperável mestre, cujo desaparecimento precoce deixou lacuna até hoje não substituída no país, que a exportação de hematita em larga escala pelo Vale do Rio Doce, em demanda do litoral espiritosantense, sobre ser interessantíssima para a nossa economia, seria o mais acertado passo para termos, aqui, a grande siderurgia a coque.

Quando Labouriau iniciou sua campanha por volta de 1917, tínhamos apenas uns primitivos forminhos em Minas Gerais e muita gente, ali, se irritava de ouvir do professor da Escola Politécnica do Rio de Janeiro certas verdades. Seu raciocínio não admitia dúvidas: possuímos na serra do Espinhaço uma reserva de minério de ferro grosseiramente estimada entre onze e quinze bilhões de toneladas. Como a população do mundo era da ordem de um bilhão e meio, se a reserva sidérica do centro de Minas Gerais pudesse ser distribuída por todos os habitantes da Terra, tocariam dez toneladas a cada um. Com esse argumento anulava, Labouriau, o raciocínio tendencioso dos que preconizavam guardarmos nossos minérios para os tataranetos.

Prof. OCTAVIO BARBOSA* - Não estou de acôrdo com o Prof. Leonardos de que se possa contar em Minas Gerais com quinze bilhões de toneladas de minério exportável. Parece-me demasiado otimismo este número.

Prof. OTHON LEONARDOS - Devemos esclarecer ao Prof. Octávio Barbosa que não há entre nós qualquer divergência. Citámos aqueles "números astronômicos" para indicar ao auditório uma ordem de grandeza; para mostrar que temos indiscutivelmente grande excesso de minério de ferro. Estamos, porém, de acôrdo que, no momento, só é compensadora a exportação da hematita compacta de alta pureza, encontrada em torno de Itabira, no pico de Itabirito, na serra do Curral, dentro de Belo Horizonte, no Fêcho do Funil, Casa de Pedra, etc.. Mesmo em relação a estes minérios especialíssimos, as nossas reservas são imensas. Os valores que citámos - onze e quinze bilhões de toneladas - indicam a ordem de grandeza da reserva total de minério de todos os tipos, que poderia ser utilizada pela indústria doméstica; não incluem os itabiritos com menos de 60% de hematita. Não se pode prever quais os minérios que poderão ser exportados amanhã. Com os novos processos de sinterização, a jacutinga, que era considerada minério sem valor, possivelmente será aproveitada algum dia.

* Eng. de Minas e Civil - Prof. Catedrático de Mineralogia, Petrografia e Geologia da Escola Politécnica de S. Paulo.

Num raciocínio simplista é lícito afirmar que possuímos, no Brasil, minério de ferro em excesso, enquanto nos falta um sem número de comodidades essenciais. Lógico, será, portanto, exportarmos esse minério excessivo, trocando-o por outras utilidades indispensáveis: carvão, trigo, máquinas, livros técnicos, professores... Indicou-nos, aliás, a Natureza o caminho mais fácil para esse comércio: o Vale do Rio Doce. Exportando a hematita de Itabira rio abaixo e embarcando-a em Santa Cruz ou Vitória, teríamos de torna-viagem carvão barato. Quem tem minério e carvão baratos, num porto de mar, pode dizer que terá, mais dia menos dia, siderurgia em condições as mais econômicas.

Deve-se à Bethlehem Steel Corporation o primeiro grande projeto para a exportação em grande escala do minério de ferro de Minas Gerais, através de uma linha eletrificada, de bitola padrão, que ela propunha construir às próprias expensas. Após ter mandado estudar as principais jazidas da região de Itabira e Rio Piracicaba, pelos seus melhores geólogos - Leith, Harder, Roberts e Crandall - apresentou em 1910 ou 1911 uma proposta ao governo do marechal Hermes da Fonseca, o qual não quis sequer discutí-la. À vista disso, a Bethlehem Steel voltou a sua atenção para o Chile, explorando, ali, as minas de El Tofo.

Mais tarde o presidente Epitácio Pessoa e seu ministro José Pires do Rio, vivamente interessados no problema da siderurgia com carvão importado, aconselharam a este grande apaixonado pelo Brasil, que é Percival Farquhar - então muito ligado aos meios financeiros internacionais - a apresentar uma proposta para a exportação do nosso minério de ferro. Surgiu, assim, a pedido do nosso governo, a Itabira Iron Ore Company, cuja odisséia é bem conhecida.

Já havíamos perdido trinta anos quando a Comissão do Plano Siderúrgico presidida pelo ilustre coronel Edmundo de Macedo Soares e Silva propôs, em 1940, a construção de uma usina siderúrgica a coque mineral, no Vale do Paraíba. Não contava, em absoluto, Macedo Soares, a exportação de minério pelo Rio Doce. Apenas nesses seis lustros perdidos em discussões bizantinas, os centros industriais de São Paulo e Rio, haviam, apesar de tudo, tomado tal incremento que, sozinhos, justificavam a construção de uma usina para abastecê-los dos produtos siderúrgicos primários. Por outro lado a E.F. Central do Brasil carecia de reforma completa para atender ao tráfego imensamente aumentado entre Rio, Belo Horizonte e São Paulo. Volta Redonda surgia, assim, com oportunidade nova, solução regional perfeitamente lógica, exigindo bem menor capital que a solução do Rio Doce.

Esta última solução continuou de pé. Tanto assim que antes mesmo de começarem as obras de Volta Redonda já iniciava o Eng. Amyntas Jacques de Moraes o melhoramento da E.F. Vitória a Minas visando a exportação de minério de ferro. Esta remodelação foi ampliada a partir de 1942 pela Companhia Vale do Rio Doce, num programa, aliás, bem mais modesto que o proposto por Farquhar.

E já que retornamos a este assunto, desejaríamos

perguntar ao Eng. Pimenta se houve mal, para o Brasil, aceitar o auxílio dos capitais estrangeiros para a remodelação da ferrovia do Rio Doce. Pelo que depreendemos da exposição de S. S., o empréstimo concedido pelo Export-Import Bank, de Washington, foi negócio de pai para filho. Do mesmo modo, o ato do governo inglês desapropriando as ações da E.F. Vitória a Minas em mão de súditos ingleses, para presentear-las ao Brasil. São pontos que convem sejam bem esclarecidos para orientar a política que devemos seguir a favor ou contra a importação de capitais e técnica alienígenas.

Eng. DERIEVAL PIMENTA - O Acôrdio celebrado, em 1942, pelo Brasil, com o Governo Britânico e com os Estados Unidos, e pelo qual obtivemos a colaboração do capital estrangeiro para a remodelação da E.F. Vitória a Minas e aparelhamento mecanizado das minas, proporcionou-nos, em primeiro lugar, a oportunidade de nacionalizar, sem onus algum, as mais possantes jazidas do melhor minério do mundo - as famosas jazidas de Itabira, incorporando-as ao patrimônio de uma Companhia cujo maior acionista é o Tesouro Nacional; em segundo lugar, a concessão dos créditos feitos à Companhia pelo Export-Import Bank, em ótimas condições de juros, prazos e modo de pagamento, tem sido decisiva para a obtenção de locomotivas, vagões, trilhos, maquinária e ferramentas de oficinas, caminhões, tratores, os quais nos tem sido fornecidos sempre com caráter de prioridade. Os recursos, em cruzeiros, conseguidos com o aumento do seu capital, em ações, ou por meio de debentures, não seriam suficientes para a realização de uma obra do vulto da que se propôs fazer a Vale do Rio Doce, em benefício da economia nacional.

De tôdas as Sociedades de Economia Mista do Brasil, a Vale do Rio Doce é a única, ao que me parece, que, em consequência da participação do capital estrangeiro, tem, na sua Administração, diretores estrangeiros indicados pelo Banco Financiador. É uma experiência que está sendo feita pelos dois governos, brasileiro e americano. É ainda cedo para se chegar a uma conclusão definitiva. Do seu resultado, porém, serão colhidos ensinamentos e conclusões que os nortearão, ao organizarem outros empreendimentos similares.

Prof. OCTAVIO BARBOSA - Para se discutir sobre a exportação de minério de ferro, é interessante conhecer a quantidade de minério que possuímos. Não temos dados seguros como seria desejado, entretanto, pode-se apresentar alguns números que sirvam de base para discussões futuras. Não sou tão otimista como o Dr. Othom Leonardos a respeito de minérios ricos, porque, segundo nossas determinações, Minas Gerais possui 700 milhões de toneladas e estamos neste cálculo com uma avaliação de 250 milhões de toneladas para as jazidas do Cauê e vizinhas. Entretanto, visitando o Cauê em 1946, o Eng. Whitehead me revelou um número de 40 milhões e a nossa avaliação rápida nessa visita foi de 30 milhões. Por isso, sendo o Cauê o mais famoso depósito de Itabira, fiquei em dúvida sobre os 250 milhões do Relatório Saunders. Observe-se que 700

milhões de toneladas de minério seria necessário para menos de cinco anos na indústria de aço dos Estados Unidos. O Estado da Baía possui reservas perto do Rio São Francisco, cerca de Pí-lão Arcade, da ordem de 40 milhões de toneladas. E modernamente descobriram-se jazidas no Amapá, ditas terem uma cubagem de cerca de 40 milhões de toneladas e estão a 150 quilômetros da costa. As maiores jazidas de ferro no Brasil localizam-se em Mato Grosso, junto de Corumbá, a 2.500 km do porto de Buenos Aires ou Montevideu. É minério baixo entre nós (existem algumas dezenas de milhões de toneladas de minério melhor), pouco mais de 50% de ferro, mas que só pode ser usado em siderurgia local. Evidentemente, as reservas de Corumbá, de 70 bilhões de toneladas poderão ser exportados como minério sinterizado. To-dos sabemos, além disso, que os russos possuem quantidades enormes de minério de ferro. No Canadá foram descobertos promissoras jazidas recentemente. Provavelmente será minério baixo, mas que sinterizado poderá ficar rico. Não sou otimista, portanto, na questão do Brasil como exportador de minério de ferro, e muito particularmente no caso do Vale do Rio Doce, porque se no Amapá existem reservas de hematita compacta, a situação do Vale do Rio Doce está perigando. Além disso, temos a questão da qualidade. Como revelou o colega, Dr. Antunes, a variação do enxôfre e do fósforo nos nossos minérios é muito grande, dificultando o beneficiamento do minério e acarretando o encarecimento do produto. Vemos, assim, que a Vale do Rio Doce pode perfeitamente ter, não só dentro do país, como fora dele, bons concorrentes para o minério de ferro e deveria desde já se precaver quanto a esse negócio. A Cia. Vale do Rio Doce vai dispende 49 milhões de cruzeiros com a E.F. Vitória a Minas, por empréstimo do Tesouro Nacional, e não nos foi revelado quais os contratos de fornecimento que vão garantir esse emprêgo de capital, o que seria desejável. Além disso, também podem ser concorrentes da mesma forma, da Vale do Rio Doce as próprias jazidas do Amapá, em condições geográficas mais favoráveis. Estes são os reparos que desejaria trazer a este certame e se algum dos colegas desejar fazer alguma pergunta que eu possa responder, embora esteja há bastante tempo afastado desse assunto, com prazer darei resposta.

Eng. DERMEVAL PIMENTA - Quanto à reserva do minério, hematita compacta com teor acima de 66% de Fe. e P até 0,02%, nas minas de propriedade da Companhia, em Itabira, em número de três: Cauê, Conceição e Dois Córregos, - foi avaliada pelos ingleses, seus antigos proprietários, em 254 milhões de toneladas.

Os 40 milhões de toneladas, referidos pelo Prof. Octávio Barbosa, para as Minas do Cauê, correspondem à avaliação feita para a hematita com teor de Fe. acima de 66%, existente entre a cota 1.100, onde vão ser localizados os britadores, no início do conjunto da Correia Transportadora, e o Pico do Cauê, na cota 1.375 m .

No tocante às minas de ferro do Amapá, recordo-me de ter lido, há pouco tempo, em uma Revista Americana, que a Empresa norte-americana que havia mandado proceder aos estudos

das mesmas, havia chegado à conclusão de que a reserva de minério era pequena e por isto não era interessante promover a sua exploração, maximé tendo-se que construir e aparelhar uma estrada de ferro totalmente nova, com mais de 100 km, construir porto, cais de embarque, etc., com enorme inversão de capital.

Não tenho receio, como já disse, de qualquer concorrência, aqui no Brasil, e mesmo no estrangeiro, capaz de fazer perigar o êxito do nosso empreendimento, cujas condições favoráveis são absolutamente excepcionais.

Prof. OCTAVIO BARBOSA - O número de quarenta milhões que obtive do Eng. americano se refere ao minério exportável. Trata-se da hematita compacta. O resto do material, a quantidade de 250 milhões de toneladas, referida no Relatório Saunders é um material friável, chamado jacutinga. Este material terá que ser sinterizado e, portanto, seu custo será superior ao previsto pela Cia. Vale do Rio Doce e segundo verificámos é justamente isso que acontece. Para felicidade da Vale do Rio Doce, a hematita compacta, isto é, o melhor minério para exportação, é o minério superficial no Cauê, abaixo do qual estão os minérios inferiores. E relativamente à outra questão, a do Amapá, o número de 100 milhões de toneladas foi-me dado pelo Dr. Glycon de Paiva, mas de fato as jazidas ainda não foram estudadas. Isso foi em outubro, depois nunca mais ví em revista técnica nem em jornais qualquer referência ao assunto.

Eng. DERMEVAL PIMENTA - A Companhia possui jazidas cujas reservas são avaliadas aproximadamente:

Hematita compacta com teor de Fe., acima de 66%, e P. até 0.02%	254	milhões	de	tons.
Idem, idem, com P. até 0.035	127	"	"	"
Canga-minério com teor de Fe. até 50%.	101	"	"	"
Jacutinga-Minério com teor até 49% e Fe. <u>905</u>		"	"	"
Total	1.387	"	"	"

isto é, um bilhão, 387 milhões de toneladas de minério de Fe. É uma avaliação aproximada feita pelos seus antigos proprietários ingleses. Não foram realizadas sondagens completas, e sim abertas galerias nas diversas minas ali existentes.

Sr. HENRIQUE ANAWATE* - Poderia o Prof. Leonardos informar se a reforma do Código de Minas, de cuja Comissão S.S. faz parte, facilita ou dificulta a admissão de capitais estrangeiros ?

* Engenheirando pelo Curso de Eng. de Minas e Metalurgistas da Escola Politécnica de S. Paulo.

Prof. OTHON LEONARDOS - De acôrdo com a Constituição de 1946, somente poderão pesquisar ou lavrar as jazidas minerais pessoas físicas ou jurídicas brasileiras. O projeto do Novo Código de Minas - que não abrange a legislação sobre o petróleo - está sendo elaborado por uma comissão designada pelo ministro da Agricultura, para ser submetido posteriormente ao Congresso Nacional. Como está sendo redigido, não investiga a nacionalidade dos capitais investidos na mineração. Não faz, portanto, restrição ao capital estrangeiro. Qualquer companhia constituída no Brasil, ainda que todos os seus acionistas sejam estrangeiros, poderá exercer livremente a mineração. Estão abertas, por conseguinte, as portas ao capital estrangeiro. Resta saber se eles estão dispostos a correr o risco da mineração no Brasil. Por enquanto, parece-nos, continuam resabiados, com o medo que adveio do regime ditatorial. Além disso, os capitais estrangeiros, via de regra, são ainda mais exigentes que os nacionais: exigem reservas minerais medidas, garantia de transporte, segurança de fornecimento de energia, estabilidade cambial e política... Não acreditamos que capitais estrangeiros se interessem pela abertura de novas minas de carvão no Rio Grande do Sul, Santa Catarina ou Paraná; pelo desenvolvimento da mineração de magnésita no interior do Ceará ou da Baía, etc..

Sr. HENRIQUE ANAWATE - Outra pergunta que desejo formular ao Prof. Leonardos: é se o Conselho de Minas foi ouvido quando da organização da Cia. Vale do Rio Doce e sobre os "Acordos de Washington", que tanto interessaram à indústria mineira no Brasil.

Prof. OTHON LEONARDOS - O Conselho de Minas não foi jamais ouvido a respeito desses acordos; ao contrário, parece ter sido propositadamente posto de lado.

Por solicitação do Eng. Charles Will Wright, especialista-chefe em Minerais Estratégicos do U.S. Bureau of Mines, dirigida ao embaixador Carlos Martins Pereira e Souza, tomamos parte, em 1940, em Washington, nas primeiras "mesas redondas" da Comissão de Minerais Estratégicos, organizada pelo Board of Economic Warfare em colaboração com o Departamento do Estado. O Dr. Wright fizera no "meeting" anual do American Institute of Mining and Metallurgical Engineers reunido em Washington, longa conferência sobre os recursos minerais do Eixo, os materiais estratégicos e críticos dos Estados Unidos e as possíveis fontes de abastecimento no Hemisfério Ocidental, destacando a importância do Brasil no fornecimento de minerais estratégicos. Cópias fotostáticas dos boletins da Produção Mineral e de "Mineração e Metalurgia" corriam de mão em mão entre os especialistas. O papel que fomos solicitados desempenhar era o de mostrar aos diferentes grupos de especialistas as dificuldades e facilidades na obtenção de quartzo, mica, berilo, tantalita, minérios de ferro e manganês, cromita, etc.. Do Eng. Glycon de Paiva, então Diretor da Divisão de Fomento da Produção Mineral, conseguimos excelente colaboração. Uma vez informado sobre o que poderia obter no Brasil, o Dr. C. Will

Wright acompanhado de Mr. Warren Lee Pierson, Presidente do Export-Import Bank, embarcaram para o Rio de Janeiro, afim de negociar diretamente com o nosso governo o fornecimento dos materiais estratégicos que os Estados Unidos careciam para a defesa continental. Daí por diante os assuntos passaram a ser discutidos exclusivamente com o Ministro da Fazenda, Sr. Souza Costa e seus consultores particulares. Nem o Conselho de Minas, nem o Departamento Nacional da Produção Mineral, nem a Embaixada do Brasil em Washington, foram ouvidos nos acordos firmados, os quais parecem ter sido feitos em condições desfavoráveis para o Brasil. Por diversas vezes, o Conselho de Minas solicitou ao Itamarati e diretamente à Comissão dos Acordos de Washington os termos dos contratos de minerais. Mas nem sequer os ofícios e avisos foram respondidos.

O mesmo se deu com a organização da Cia. Vale do Rio Doce e sua atividade posterior, que o Conselho de Minas praticamente ignora. O contrário passou-se com Volta Redonda, cuja execução o Conselho de Minas acompanhou em todos os pormenores, visitando repetidamente as obras na companhia do coronel Macedo Soares e demais diretores.
