

PROBLEMA DO CARVÃO NO BRASIL *

Mario Simões Penna **

As condições peculiares de nossas jazidas, quanto à qualidade, capacidade, possança e situação geográfica, de modo geral só permitiram a instalação da indústria do carvão no Brasil protegida por medidas especiais ou por condições anormais do mercado de combustíveis, principalmente durante as duas últimas grandes guerras mundiais.

Apesar destas circunstâncias a indústria do carvão no Brasil tem se desenvolvido e prestado grande e importante colaboração no desenvolvimento do país.

Examinemos o problema dentro dos itens do temário:

Quanto à Segurança Nacional

1) É indiscutível que a falta de carvão a V.F.R.G.S. numa emergência semelhante a da última guerra teria consequências desastrosas.

A Cia. Siderúrgica Nacional tem uma garantia de muito valor em condições análogas às acima citadas.

Necessário se torna calcularmos a produção necessária, para mantermos a indústria carvoeira no sentido de nos assegurar tranquilidade em emergências como a citada.

A economia e a segurança nacional precisam fazer um seguro para essa eventualidade.

Precisamos, portanto, saber a maneira de manter a indústria em um certo nível com um onus compatível.

Julgamos necessário manter a indústria, porém, não podemos manter um onus que afogue a economia nacional.

2) Os níveis de produção a ser mantidos deverão ser 50% dos máximos necessários num caso de emergência.

Não achamos conveniente nem possível manter os níveis máximos atingidos durante a última guerra.

* - Nota da Direção - Trabalho apresentado pelo autor à Mesa Redonda do Carvão, realizada em Maio e Junho do corrente ano, no Rio de Janeiro.

** - Engenheiro Civil.

Quanto à Balança de Pagamentos Internacionais

3) O valor da produção carvoeira nacional é, atualmente, inferior a Cr.\$300.000.000,00 ou sejam 15.000.000 de dólares.

É conveniente impor certas restrições sobre as importações de carvão e possivelmente com uma taxa sobre o óleo combustível, manter o regime protecionista do carvão.

Quanto a se impor restrições nas quantidades de combustíveis importadas, é muito complexo e perigoso, principalmente quanto aos combustíveis líquidos.

4) As restrições a serem impostas aos combustíveis importados, deverão ser feitas de acordo com as zonas; assim, por exemplo, podemos obrigar um consumo de 100% de carvão nacional no R. G. do Sul e Santa Catarina, quer dizer, impedir a importação de carvão estrangeiro. Entretanto, medida idêntica não podemos tomar com relação, por exemplo, com os Estados da Baía para o Norte.

Quanto aos Mercados

5) a) Pensamos que não seria possível a fixação de máximos anuais de importação de carvão, coque e óleo combustível.

b) Pensamos que seria possível elevar a percentagem de obrigatoriedade de carvão nacional sobre o estrangeiro da maneira seguinte:

I. No R.G. do Sul e Santa Catarina seria proibida a importação de carvão estrangeiro para a produção de vápor. Apenas poder-se-ia permitir a importação de coque, para fins metalúrgicos.

II. Os Estados de Paraná, São Paulo, Est. do Rio de Janeiro, Distrito Federal, Minas Gerais e Espírito Santo ficam sujeitos à obrigatoriedade de consumo de 50% de carvão nacional.

III. Os demais Estados ficam livres de qualquer obrigatoriedade relativa ao consumo de carvão nacional.

IV. Seria criada uma taxa sobre o óleo combustível para com esta ser subvencionada a indústria do carvão nacional.

b) Se estabelecermos um máximo para a produção nacional de carvão, teremos que distribuir em quotas para diferentes empresas produtoras. Feito isto a produção seria distribuída às organizações consumidoras, também, em quotas.

A maneira de ser feita a distribuição terá que ser estudada para cada Estado produtor.

No R.G. do Sul seria relativamente fácil.

Em Santa Catarina é bem mais complexo.

Seria altamente importante o estabelecimento de quo-

tas de consumo pelas autarquias.

d) Pensamos que o favor mais aconselhável a ser dado às organizações que fizerem instalações próprias ao uso dos carvões brasileiros seria o financiamento a juro baixo e longo prazo do custo de tais instalações.

e) Esse item deve ser separado em duas partes: uma referente ao R.G. do Sul e outra à Santa Catarina.

O carvão do Rio Grande só pode ser aproveitado para fins térmicos, portanto, aconselha a instalação de usinas termo-elétricas junto às minas de carvão. Aliás, o plano de eletrificação do R.G. do Sul e a eletrificação da Viação Férrea, prevê tais usinas.

Santa Catarina. A instalação da indústria siderúrgica em Laguna ou Imbituba, seria uma grande iniciativa no sentido de dar base permanente à indústria do carvão. O transporte do minério de ferro seria frete de retôrno. Esse assunto teria que ser estudado em função dos mercados, possivelmente a Argentina e Uruguai. A produção a ser considerada deverá ser ferro gusa ou seja uma instalação siderúrgica simples.

Produtos Químicos. Caso seja instalada a siderurgia a indústria química será uma consequência.

Ácido sulfúrico. O Eng^o francês Jean Rives apreciou esse assunto em seu relatório sôbre a Usina de beneficiamento de Capivarí.

Hidrogenação de carvão. Assunto bastante complexo e um tanto quimérico com relação a Santa Catarina.

Cimento. O combustível não serve.

Cerâmica. Já existem organizações desse gênero na Região.

6) Aquisição pelo Govêrno, para distribuição pela Marinha e autarquias, dos estoques de carvão beneficiado para alívio da situação atual.

Em nosso trabalho sôbre o carvão de Santa Catarina apreciamos esse assunto. Naquela exposição verifica-se que a Cia. Siderúrgica, dona de tais estoques, teve lucros fantásticos no beneficiamento do carvão de Santa Catarina. Portanto, não está afogada por esta razão. A maior parte dos estoques de beneficiamento existente, é de carvão vapor fino, de mercado difícil. O Govêrno iria comprar e depois não teria onde consumi-lo.

A compra desse carvão não significaria desafogo da situação dos produtores.

A solução é a construção de uma instalação de briquetagem.

Quanto aos Preços

7) Há conveniência da manutenção dos preços.

Há necessidade de um órgão capaz de fazer as alterações de preço que as circunstâncias indiquem.

8) Critério para a fixação dos preços.

Por tonelada de tipos padronizados.

9) Em face das contínuas alterações dos salários e obrigações sociais o preço do carvão atingiu a preços que reduziu o mercado e tenderá a reduzi-lo mais em face da concorrência do óleo combustível.

A manutenção de um standard de produção provavelmente terá que ser em forma de subvenção do Governo Federal com o produto de uma taxa a ser criada sobre o óleo combustível e carvão importado.

Em estudo que fiz e que anexo a este faço uma análise do preço do carvão de Santa Catarina e defendo uma tese que permitirá uma apreciável redução no preço do carvão de Santa Catarina.

Quanto à Padronização

10) É necessário a padronização, porém, devemos evitar a existência de muitos tipos pois isso traria dificuldades principalmente no transporte.

Sugiro os seguintes tipos:

a) Carvão do Rio Grande do Sul

I. Carvão graúdo escolhido

II. Carvão lavado

III. Moinha bruta

IV. Moinha lavada.

b) Carvão de Santa Catarina

I. Metalúrgico

II. Carvão graúdo escolhido

III. Vapor fino

IV. Briquete

V. Carvão de uso local.

11) É necessário que se adotem normas oficiais de amostragem e análise do carvão.

12) Somos contrários à intervenção do Departamento Nacional da Produção Mineral na engrenagem do transporte, comércio e fiscalização dos tipos de carvão.

Somente um órgão a ser criado (Departamento Nacional do Carvão) com poderes para fiscalizar a produção, escolha, lavagem, transporte e distribuição do carvão é que poderia ter efeito sobre o problema.

O Departamento Nacional da Produção Mineral não tem meios nem organização que credenciem sua intervenção no problema do carvão de maneira a resolvê-lo.

O D.N.P.M. tem que tratar da produção de todos os mineiros no Brasil.

Em outras ocasiões que pretendeu colaborar nesse sentido a sua ação ficou nula porque suas decisões muitas vezes implicavam em intervenção em repartições de outros ministérios.

Há necessidade de contrôlo de tipos de carvão mas a maneira de fazê-lo deve ser outra.

Quanto aos Transportes

Ferrovário

13) a) A Estrada de Ferro Tereza Cristina poderá ficar equipada para a produção de tempo de paz e capaz de, eventualmente, transportar o dôbro. Para isto deverá adquirir umas poucas locomotivas e uns 100 carros metálicos com capacidade para 50 tons.

b) Viação Férrea Paraná - Santa Catarina

Não conhecemos sua situação.

c) Estrada de Ferro Jacuí.

Seu equipamento e suas linhas estão em péssimo estado.

Portuários

14) Necessário se torna a aparelhagem eficiente de um dos portos, Laguna ou Imbituba, para que seja possível o carregamento dos navios carvoeiros, com eficiência e por custo mais reduzido.

 necessário que se coordene o transporte ferroviário, o carregamento no porto de Laguna ou Imbituba, o transporte marítimo, e a descarga nos portos de destino.

Atualmente os navios gastam 2 vezes mais de tempo na carga e descarga do que navegando.

15) Devemos evitar obras dispersivas.

Temos que fazer um estudo e adaptarmos um dos portos, Laguna ou Imbituba e realizarmos as instalações, proteções e equipamentos necessários.

16) Dentro de um plano geral do transporte do carvão nacional essa parte deve ter grande importância ou seja o equipamento dos portos do Rio e Santos para descarga do carvão e possível cargas de minério de ferro.

17) Abordado no item anterior.

Estudo das possibilidades de carga de minério no Porto do Rio, em navios carvoeiros, e sua descarga no porto de Imbituba para a implantação, no sul, de instalações siderúrgicas.

18) Os portos de Laguna e Imbituba tem muito poucas cousas, que os credenciem como portos carvoeiros.

O custo médio do carregamento nos navios é de Cr.\$ 15,00 por tonelada.

Operação semelhante, é feita nos improvisados portos de Xarqueadas e Conde, pelo CADEM, com custo provávelmente inferior a Cr.\$5,00 por tonelada.

Interessante é examinarmos o fato de que o custo do transporte ferroviário (110 km), entre as minas e os portos de Laguna e Imbituba é praticamente igual o embarque nos navios.

Esses reparos são suficientes para provar a necessidade de se projetar completamente instalações adequadas.

19) Exame da possibilidade econômica ou não de ser escolhido outro porto para escoamento do carvão.

Pensamos que este é um assunto que pode ser estudado, porém, sem fazer depender sua solução da presente Mesa Redonda.

Marítimos

20) Há imperiosa necessidade de serem utilizados navios próprios ao transporte do carvão.

21) No final deste comentário proporemos a criação do Departamento Nacional do Carvão e sobre este ponto opinaremos.

22) Com uma organização adequada, portos especializados na carga e descarga e navios adequados dever-se-á conseguir uma ampla redução no preço do carvão. Provavelmente na ordem de Cr.\$.. 50,00 por tonelada.

Quanto à Produção

23) É altamente aconselhável e importante que sejam feitas experiências no sentido de serem melhorados os métodos de extração, transporte e beneficiamento do carvão.

Pensamos que esta seria função do Departamento Nacional do Carvão. Não achamos aconselhável a intervenção do Departamento Nacional da Produção Mineral pelas razões expostas no item 12.

24) Igualmente esse seria parte das funções das funções do Departamento Nacional do Carvão.

25) Somos de opinião que o problema do carvão seja tratado por um Departamento especializado ligado ao Ministério da Viação, para tratar do problema do carvão em todos os detalhes conforme as bases que sugerimos no final deste.

26) Aconselhável o financiamento a juros baixos e prazo longo, porém pensamos que se o Governo Federal garantir por intermédio do Banco do Brasil o pagamento mensal dos fornecimentos de carvão feitos pelos produtores às autarquias, a situação financeira fi

cará desafogada.

De nada adiantaria empréstimos aos produtores se as autarquias lhes ficassem devendo importâncias superiores a êsses empréstimos.

27) Não houve sacrifício financeiro da Cia. Siderúrgica Nacional na execução das instalações referidas. O lucro do grande negócio que tem sido o beneficiamento e monopólio do comércio do carvão catarinense cobre amplamente o capital invertido em tais instalações.

Se o Governo Federal criar um órgão (Departamento Nacional do Carvão) na forma que proporemos no final dêste, seria aconselhável a absorção destas instalações pelo citado Departamento.

28) O Exame da eletrificação da Estrada de Ferro Tereza Cristina não apresenta urgência cabível na presente "Mesa Redonda." É uma Estrada de Ferro abastecida de combustível em vários pontos.

Possivelmente deve ser esta uma das últimas estradas de ferro do Brasil a ser eletrificada.

Sua eletrificação significaria uma diminuição de consumo de carvão e uma inversão de capital elevado.

Quanto à Legislação

29) No estudo referente ao órgão controlador da indústria carvoeira nacional que propomos ser criado (Departamento Nacional do Carvão), faremos especificação das funções do referido órgão, sugerindo as medidas a serem tomadas e a forma de executá-las.

30) Julgamos bastante interessante o estudo das áreas máximas e mínimas para as autorizações de lavra de carvão nacional.

A autorização máxima para uma organização deverá ser correspondente a uma reserva para sua produção, na época da pretensão, equivalente à mesma produção durante 70 anos.

A autorização mínima deverá ser para uma reserva de 5 milhões de toneladas.

31) A padronização da parte contábil pode ser sugerida mas sua solução não é cabível na presente "Mesa Redonda".

32) Devemos examinar e sugerir medidas relativas à legislação social.

A Lei do trabalho de 6 horas diárias nas minas, não trouxe vantagens ao trabalhador e representou um grave onus ao custo e um sério problema de ordem técnica.

Em nenhum importante país do Mundo, existe lei semelhante.

Sugerimos que, através de entendimentos com os Sindicatos operários mineiros, seja modificada a citada Lei para 8 horas diárias, porém apenas cinco dias semanais (o aumento de 4 ho-

ras semanais seria pago aos operários). Não haveria alteração do salário hora do mineiro e ele teria dois dias de folga por semana.

Nossas minas são incomparavelmente mais salubres do que as minas européias e americanas.

A insalubridade das poeiras pode ser diminuída ou mesmo eliminada por processos técnicos usados no estrangeiro.

É mais aconselhável tomar medidas que tornem o trabalho menos insalubre, ou mesmo razoavelmente salubre do que diminuir as horas de trabalho e manter o trabalho insalubre.

Quanto à Parte Econômica

33) Santa Catarina - O preço médio do carvão lavado foi, em 1948, por tonelada, Cr.\$133,00 para média de 35,8% de cinzas.

Esse carvão deu um aproveitamento de cerca de 70% no lavador.

Os preços dos produtos lavados se tornaram cerca de 250% maiores.

Em trabalho nosso, que anexo, mostra que há um lucro de cerca Cr.\$75,00 por tonelada de carvão lavado em benefício da Cia. Siderúrgica Nacional.

Sugerimos uma modificação que representaria uma redução de cerca de 30% em quasi todos os tipos de carvão catarinense.

Igualmente devemos ressaltar que a falta de entrosagem, entre a Estrada de Ferro Tereza Cristina e os portos; equipamento para embarque do carvão; navios inadequados; descarga lenta nos portos recebedores, causam um onus elevado.

Pensamos que esses mesmos trabalhos executados dentro de uma técnica razoável, trariam uma redução, no preço de venda, nos mercados consumidores na ordem de Cr.\$50,00 por tonelada de carvão.

Conclusão Final

34) A política que sugerimos ao Governo em relação ao carvão nacional é uma política de amparo efetivo.

a) O Governo teria que garantir uma produção mínima.

b) Teria que eliminar as despesas desnecessárias no transporte ferroviário, baldeação nos portos, navios adequados, intensificação do consumo nacional e racionalização dos métodos de produção.

Para realização efetiva dessas medidas, aconselhamos a criação de um Departamento Nacional do Carvão, ligado ao Ministério da Viação, porque este Ministério é o mais interessado no problema do carvão, quer no transporte, quer no seu consumo.

Não seria possível obter resultado, e o passado atesta, se dermos atribuições a órgãos de vários Ministérios, para, em entendimentos complicados tratarem de um assunto que necessita de soluções rápidas.

As bases das atribuições do Departamento Nacional do Carvão são as seguintes:

Departamento Nacional do Carvão

Sua finalidade é organizar e executar um plano nacional sobre o carvão.

O Departamento Nacional do Carvão administraria diretamente: Estrada de Ferro Tereza Cristina, Lavador de Capivarí, porto carvoeiro de Laguna ou Imbituba, Usina Termo Elétrica de Capivarí, Frota de transporte de carvão; executaria os pagamentos do carvão aos mineradores e a distribuição aos consumidores; possuiria laboratórios de análises e fiscalização dos carvões a serem exportados. Teria poderes e meios para promover o melhoramento dos métodos de exploração do carvão, pois se justifica a proteção do Governo, aos industriais que trabalhem em condições técnicas aconselháveis. Ao Governo não cabe subvencionar indústrias tecnicamente condenáveis.

A sede do referido Departamento teria que ser nas zonas de produção ou seja Tubarão ou Crescuma, com filial nas minas do Butiá.

Essas e outras atribuições são necessárias para que se mantenha a indústria do carvão nacional.

Entretanto, se o Governo Federal não quizer intervir de uma forma positiva e eficiente, sugerimos não interferir com medidas paliativas e descontínuas, executadas por diversos órgãos.

O efeito de uma crise violenta poderá ser incentivo a iniciativas particulares revolucionárias e criadoras, porém, a interferência paliativa governamental jamais oferecerá possibilidade de renascimento.

/mvs.
