

A Estrada de Ferro Vitória a Minas e o minério de ferro

Conferência pronunciada no "Instituto de Engenharia" de São Paulo, em 8 de junho de 1950, pelo Engenheiro de minas e civil DERMEVAL JOSÉ PIMENTA

PRIMÓRDIOS DOS TRANSPORTES DE PRODUTOS DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA PELO VALE DO RIO DOCE

Em notável Memória sobre as riquezas do Brasil, publicada em 1833, o geólogo e metalurgista alemão W. L. Eschwege, depois de examinar as condições econômicas reinantes no nosso país, onde residiu no período de 1810 a 1821, chegou à conclusão de que não havia possibilidade de manter-se em funcionamento uma grande fábrica de ferro, enquanto a população brasileira não fôsse consideravelmente aumentada.

Era de opinião, no entanto, que se montassem pequenas fábricas, espalhadas em todas as províncias, a serem localizadas, sobretudo, nas proximidades das jazidas de minério de ferro.

Anteriormente à vinda desse técnico, o nosso compatriota Câmara Bittencourt, que era, então, Intendente Geral do Distrito Diamantino, já estivera, desde 1808, cuidando da construção de uma Usina de Ferro, na Província de Minas Gerais, exatamente junto às jazidas de minério, no local então chamado Morro do Gaspar Soares.

Essa localidade, hoje denominada Vila do Morro do Pilar, está situada na costa oriental da Serra do Espinhaço, nas cabeceiras do rio Santo Antônio, afluente do Rio Doce.

Não se limitou, porém, a projetar usina que satisfizesse, apenas, às necessidades das minas de ouro e diamante daquela Província. Foi bem além. Projetou uma, que poderia abastecer, de ferro, o Brasil e os países vizinhos.

O que é mais curioso e extraordinário é a visão que teve em associar a esse empreendimento industrial, de alcance continental, uma outra grande tarefa, absolutamente indispensável ao seu bom êxito. Promoveu a abertura de uma estrada ligando essa usina ao litoral, descendo pelo Vale do Rio Doce.

Vale a pena transcrever o seguinte trecho, que o Barão Von Eschwege dedicou a esse empreendimento do Intendente Câmara, por quem não nutria nenhuma simpatia:

"Câmara agiu, pois, irrefletidamente, ao projetar uma usina que poderia abastecer de ferro, não só o Brasil, mas também os países vizinhos. Para esse fim, deu início à construção de uma grande estrada dos sertões inhóspitos do Rio Doce, e planejou tornar navegável o Rio Santo Antônio, planos gigantescos, que se traçam facilmente no

papel, mas são irrealizáveis, na realidade, pelo menos enquanto não aumentar a densidade da população. Ora, isso não se dará neste século".

Essa usina foi parcialmente construída, tendo, durante vários anos, fornecido apreciável quantidade de produtos de ferro às minerações de ouro e diamante.

Infelizmente essa ousada tentativa fracassou. Em 1831, todos os seus bens foram levados à praça.

Dois desses bens, no entanto, não foram ao martelo do leilão, porque, pertencendo ao patrimônio moral do empreendimento, ficaram indelévelmente registrados na história siderúrgica nacional: — a primazia da produção do ferro gusa, no Brasil, verificada em 1814 e a primazia do projeto e início de abertura de uma grande estrada, ligando a região ferrífera ao litoral, através dos inhóspitos sertões do Vale do Rio Doce, com o objetivo especial de transportar por ela produtos siderúrgicos e talvez, no futuro, o próprio minério.

Com o fechamento daquela fábrica, não se cogitou, durante um século, de fazer novas tentativas para a construção de estradas, com aquele objetivo específico.

Se é certo que, no fim do século passado e no começo deste, houve concessões de estradas de ferro destinadas a ligar a zona leste e nordeste de Minas, ao litoral do Espírito Santo, os seus objetivos e finalidades, no entanto, eram totalmente diversos daqueles que se relacionavam com as grandes reservas de minério de ferro de Itabira. Essas reservas não exerceram, então, qualquer fascinação sobre os concessionários.

Como veremos mais adiante, foi somente em 1908, quando a atual Estrada de Ferro Vitória a Minas já estava com a ponta dos trilhos no km 313, na estação de Cachoeirinha, à margem direita do Rio Doce, e a meia distância de Itabira, que os seus concessionários se aperceberam de que a verdadeira finalidade dessa ferrovia seria a de atingir a região ferrífera de Itabira, e não a zona de Diamantina. Deveria transformar-se na principal via férrea nacional destinada ao transporte, em larga escala, de minério e de produtos siderúrgicos.

Não hesitaram, então, um só momento. Providenciaram a alteração do seu traçado.

Ia realizar-se, pois, o sonho do Intendente Câmara.

II

ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Tão logo foi proclamada a República, em 1889, o Governo Provisório, utilizando-se de uma lei que, um ano antes, havia sido expedida pelo Governo Imperial, com o intuito de incentivar a construção de estradas de ferro no país, baixou dezenas de decretos concedendo privilégios para à construção, uso e gozo de estradas, e dando garantia de juros de 6%, para as quantias que fôssem dispendidas, até o máximo de Cr\$ 30.000,00, por quilômetro a ser construído.

Algumas dessas estradas assim concedidas não tinham significação de espécie alguma. Os concessionários desejavam, apenas, obter o privilégio e a garantia de juros. De posse das concessões, ofereciam-nas aos Bancos, principalmente estrangeiros, para que as comprassem ou lhes fornecessem empréstimos de financiamento, mediante hipoteca das mesmas.

Entre os decretos de concessão expedidos pelo Governo Provisório, em 1890, há dois que merecem nosso registro especial, porque foram básicos para a constituição da primeira Companhia que construiu a atual Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Um dêles dava concessão de uma estrada de ferro ligando Vitória, capital do Espírito Santo, à cidade do Peçanha, em Minas Gerais, passando por Natividade, hoje Aimorés, na margem direita do Rio Doce, e é o seguinte :

DECRETO N.º 574, DE 12 DE JULHO DE 1890

Substitue a concessão feita à Companhia da Estrada de Ferro Baía a Minas para o prolongamento da sua estrada de Philadelphia a S. João Baptista de Minas Novas pela da Estrada de Ferro da Vitória a Peçanha.

O Generalíssimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, constituído pelo Exército e Armada, em nome da Nação, atendendo ao que requereu a Companhia da Estrada de Ferro Baía a Minas, resolve substituir a concessão feita pelo decreto n.º 10.153, de 5 de janeiro de 1889, para a construção do prolongamento da mesma estrada de Philadelphia a São João Baptista de Minas Novas pela que ora faz a referida Companhia para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo da cidade da Vitória, capital do Estado do Espírito Santo e passando pelo pôrto de Natividade, termine na cidade de Peçanha, no Estado de Minas Gerais, mediante as cláusulas que com êste baixam assinadas pelo General Quintino Bocayuva, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Exteriores e interino da Agricultura, Comércio e Obras Públicas que assim o faça executar.

Sala das Sessões do Governo Provisório, 12 de julho de 1890, 2.º da República.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Q. BOCAUYVA.

O outro, fazia concessão de uma estrada que, partindo de Peçanha, se dirigisse ao Araxá, passando por Curvelo, e é o seguinte :

“DECRETO N.º 1.082, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1890

Concede privilégio e garantia de juros a Augusto José Ferreira e Carlos José da Costa Pimentel Júnior para a construção de uma estrada de ferro que liga Araxá à linha de Itabira a Jatobá.

O Generalíssimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que requereram os cidadãos Augusto José Ferreira e Carlos José da Costa Pimentel, resolve conceder-lhes privilégio por 60 anos e garantia de juros de 6% ao ano, durante 30 anos, até o máximo de 30:000\$000 por km. para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Peçanha, se dirija a Curvelo e Araxá, encontrando-se nêstes dois pontos extremos nas linhas já concedidas, de acôrdo com as cláusulas que estão abaixo assinadas pelo cidadão Francisco Glycério, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que assim o faça executar.

Sala das Sessões do Governo Provisório, 28 de novembro de 1890, 2.º da República.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

FRANCISCO GLYCÉRIO”.

As cláusulas contratuais baixadas conjuntamente com essas duas concessões, dispunham que a garantia de juros era de 6%, ao ano, até o máximo de 30:000\$000 por quilômetro a ser construído, com a diferença de que, para o trecho de Vitória a Peçanha, os juros eram papel, e para o trecho Peçanha a Araxá eram ouro.

Primeiros Capitais Estrangeiros

Não havia, então, como não há ainda hoje, qualquer justificativa ponderável para a construção da Estrada de Ferro Peçanha-Araxá, destinada a ligar duas pequenas cidades, distanciadas, uma da outra, mais de 1.000 km, situadas em regiões pouco desenvolvidas, fracamente povoadas e isoladas no interior do Estado de Minas Gerais.

Os concessionários dessa Estrada, porém, tendo a garantia de juros ouro, conseguiram, em 1900, levantar os primeiros capitais estrangeiros, mas sob a condição imposta pelos banqueiros Ten Haven & Von Essen, de Amsterdam, Holanda, de que fôsse obtida a concessão da estrada que ia ligar Peçanha ao pôrto de Vitória, porque, inuito acertadamente diziam êles, o material necessário às obras de construção e recebido por aquêle pôrto, seria transportado mais economicamente.

Êsse conselho dos banqueiros foi ouvido. A concessão foi adquirida por Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros), incluídos os estudos e os trabalhos de construção, já realizados, entre as cidades de Vitória e da Serra, no Estado do Espírito Santo.

Estava, assim, delineado o traçado da Estrada de Ferro Vitória a Diamantina. Era indispensável, porém, para a efetivação dos empréstimos externos, que a garantia de juros ouro fôsse exten-

dida a tóda quilometragem compreendida entre Diamantina e Vitória. Esse *desideratum* foi conseguido.

Em 1901, o Congresso Nacional autorizou a fusão das duas concessões e o Governo, em 7 de fevereiro de 1902, expediu o decreto n.º 4.337, determinando a transferência da garantia de juros ouro do trecho de Araxá a Diamantina para o trecho de Peçanha a Vitória, de modo que tóda a linha entre Diamantina, Peçanha e Vitória, na extensão de 750 km, passou a contar com essa garantia de juros ouro.

Obtida essa nova concessão, constituiu-se a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, sendo o seu primeiro Presidente, o Eng.º João Teixeira Soares, e um dos Diretores, o Eng.º Pedro Nolasco da Cunha.

Orientada e dirigida por êsses dois notáveis técnicos, orgulho de nossa engenharia ferroviária, a Estrada de Ferro Vitória a Diamantina tomou grande impulso nos seus serviços de construção.

Infelizmente, porém, tódas as estradas então concedidas pelo Governo, com a garantia de juros sôbre um determinado valor para cada quilômetro construído, procuraram adotar traçados que oferecessem baixo custo de construção, de modo que as condições técnicas eram as mais precárias possíveis, combinando-se mesmo rampas máximas de 3% com curvas de raio mínimo de 100 m.

Os trabalhos de construção prosseguiram com intensidade.

Objetivos Iniciais da Estrada

O objetivo inicial da Estrada de Ferro Vitória a Minas não foi o de procurar servir à região de Itabira, onde estavam localizadas as maiores reservas de minério de ferro de alto teor, no Brasil, e sim, o de dar escoamento aos produtos do vale do rio Manhuassú, afluente do rio Doce, e do vale dêste rio, a ser desbravado e colonizado, e bem assim o de atingir a zona da região de Diamantina.

A Companhia concessionária dessa estrada, porém, tinha um objetivo de maior amplitude. Além de ter a concessão da linha de Teófilo Otoni a Peçanha, mandou proceder aos estudos de uma estrada que, partindo das imediações da atual cidade de Governador Valadares, na margem do rio Doce, percorresse o Nordeste de Minas e atingisse a cidade de Conquista, na Bahia, a fim de encontrar-se, naquela cidade, com a Estrada de Ferro Nazaré. O intuito era tornar tóda aquela zona tributária do pôrto de Vitória, através da estrada que estava sendo construída.

Novos objetivos — Mudança do traçado

Em 1908 a extensão da linha de tráfego era de 234 km, tendo sido transportados, naquele ano, 37.493 passageiros e 15.399 toneladas de mercadorias.

A ponta dos trilhos atingiria ao km 313, na estação de Cachoeirinha, hoje cidade de Tumirí-

tinga. A terraplanagem se estendia até o km 345, em Derribadinha, onde ia ser lançada uma grande ponte sôbre o rio Doce.

Os estudos realizados pelo Eng.º Emilio Schnoor, determinaram a adoção do traçado que prosseguisse pelos vales do rio Doce e do seu afluente Santo Antônio, até atravessar a Serra Geral, nas proximidades das vertentes dos grandes rios Doce, Jequitinhonha e São Francisco, para, então, atingir a cidade de Diamantina.

Nessa mesma ocasião fôra criado o "Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil", destinado, não só a realizar o estudo científico da estrutura geológica e mineralógica dos recursos naturais do país, mas ainda a fazer a propaganda sistemática dessas riquezas minerais.

Um dos primeiros cuidados do Serviço Geológico, consistia em destacar um pequeno grupo de engenheiros de minas, sob a direção do Dr. Luiz Gonzaga de Campos, para estudar as condições geológicas e econômicas das jazidas de ferro existentes na região central do Estado de Minas, na seção da Serra do Espinhaço, que separa a bacia do Rio Doce da do São Francisco.

Desde os tempos coloniais, essa região foi grandemente palmilhada pelos mineradores de ouro. E, por estar também na rota do Distrito Diamantino, foi visitada e descrita por ilustres cientistas e viajantes que percorreram o Brasil.

Quando o Serviço Geológico incumbiu o Dr. Gonzaga de Campos de fazer o estudo topográfico e geológico dessa região, não encontrou êste dificuldades, porque, como aluno que fôra da Escola de Minas, já a conhecera bem, em excursão de estudos práticos de mineralogia e geologia. Em dois anos, de 1907 a 1909, fêz um trabalho notável, integralmente aproveitado pelo professor Orville Derby, para ser apresentado ao Congresso Internacional, reunido em Estocolmo, destinado a dar o balanço mundial das riquezas de minério de ferro.

Nesse trabalho, além dos estudos geológicos, há uma avaliação aproximada do volume e do teor do minério de ferro de cada uma das jazidas.

Além disso, foram confeccionados dois preciosos mapas. Um dêles, delimita a zona central de Minas Gerais, onde estão localizadas as mais importantes jazidas de minério de ferro, zona esta conhecida como o quadrilátero ferrífero de Minas.

Interessa-nos nesta Conferência, o mapa que mostra a situação da região ferrífera da vertente oriental da Serra do Espinhaço, em relação às estradas de ferro que poderiam ligá-la ao litoral.

As estradas de ferro, conforme se vê pela cópia do referido mapa, eram as seguintes :

1.^a a Estrada de Ferro Central do Brasil, que, iniciando-se no Rio, atravessava a zona ferrífera da costa ocidental daquela Serra, entre Burnier e Sabará, com um ramal para Ouro Preto;

2.^a a Leopoldina Railway que, partindo do Rio de Janeiro, estava com o seu ponto terminal em Saúde, ainda fora da zona ferrífera;

3.^a a Estrada de Ferro Vitória a Minas, cujo objetivo, então, era a cidade de Diamantina, e que já estava com a ponta dos trilhos em Cachoeirinha, no km 313.

Tôdas essas estradas, naquêlê momento, não se preocupavam em prolongar os seus traçados até a região ferrífera da costa oriental da Serra do Espinhaço, de que Itabira era o centro.

Naquêlê ano de 1908, porém, estava promovida, como já dissemos, a realização do XI Congresso Geológico Internacional, em Estocolmo, com a finalidade primordial de se dar um Balanço nas riquezas mundiais de minério de ferro.

Logo que os ingleses tiveram conhecimento do resultado dos trabalhos que o Serviço Geológico e Mineralógico realizou na zona de Itabira, para ser apresentado a êsse Congresso, e pelos quais se constatava a existência de poderosas reservas de minério, com o alto teor médio de 65% de ferro, trataram, imediatamente, de obter opção para a compra das principais jazidas daquêlê município.

Antes de efetuar a compra, trataram de examinar a possibilidade de fazer o transporte de minério pela estrada de ferro que vinha subindo o rio Doce.

O Eng.^o Pedro Nolasco, que era, então, um dos Diretores da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas e o maior acionista da mesma, assim descreve êsse episódio, no folheto que publicou sob o título "Notas sobre a construção de algumas obras públicas":

"Em 1908, a Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, foi procurada pelos Srs. J. Dawson, Normanton e Murley Gotto, declarando que possuíam uma opção para a compra das jazidas de minério de ferro da região denominada o "Pico de Itabira", e que desejavam levantar a opção, se fôsse possível transportar o minério de ferro pela nossa estrada e por que preço poderiam contratar o transporte.

Eles nos ponderaram que o minério de ferro não podia suportar frete alto, por ser o seu preço no mercado inferior a 20.000 réis, preço corrente da libra esterlina naquela ocasião.

Declaramos que ainda estávamos muito longe da conclusão da linha, pois, nessa época, a última estação era Nack, no km. 426, mas que mandaríamos estudar o problema, para, em pouco tempo, podermos responder à pergunta.

A Companhia encarregou o Eng.^o Emilio Schnoor de estudar o caso e, no fim de janeiro de 1909, recebeu o seu importante trabalho, aconselhando a eletrificação da linha, com a substituição dos trilhos por outros mais pesados, reforço das pontes, etc., podendo, só assim, a Companhia cobrar oito réis por tonelada quilômetro de minério a transportar.

Em vista dêsse relatório, informamos ao grupo inglês o preço por que poderíamos transportar o minério. Aceito o preço, o mesmo grupo organizou um sindicato denominado "Brazilian Hematite Syndicate" que procurou adquirir a maioria das ações da Vitória a Minas e eu lhes concedi, em 1909, uma opção para a venda de 42.000 ações da Vitória a Minas, minhas e de amigos".

III

LIGAÇÃO DOS DESTINOS DA E. F. VITÓRIA A MINAS AO PROBLEMA DA EXPORTAÇÃO DO MINÉRIO DE FERRO E DA SIDERURGIA NACIONAL

Em face de resultados tão concludentes a que chegou o Eng.^o Emilio Schnoor, em janeiro de 1909, quanto à eletrificação e quanto ao baixo preço do transporte para o minério de ferro, a Companhia e os ingleses de Itabira concordaram em fazer o necessário contrato para êsse transporte.

Êsse grupo inglês, oriundo de uma nação eminentemente importadora de matérias-primas, tinha bastante experiência e pleno conhecimento de que a condição essencial para o permanente e seguro suprimento de matéria-prima, de baixo preço de venda, como é o minério de ferro, só poderia ser satisfeita, efetivamente, sob um rigoroso controle das jazidas e dos meios de transporte.

A obtenção dêsse controle, no nosso país, não seria difícil, dada a inexperiência do mesmo, aliada à sua falta de recursos financeiros.

Já vimos como êsse grupo, ao se aproximar dos Diretores da Estrada de Ferro Vitória a Minas, solicitando-lhes examinassem a possibilidade de efetuar o transporte de minério, já estava munido do direito de opção de compra das jazidas de Itabira.

Ao lhe informar a Estrada, em 1909, que poderia atender a um transportê de 3.000.000 de toneladas de minério, ao baixo preço de oito réis por tonelada-quilômetro, mediante a eletrificação das suas linhas, manifestou-se de acordo, mas, para melhor garantia da transação a ser ajustada, tratou logo de obter o direito de opção para a compra da maioria das ações da Companhia que explorava a referida Estrada.

Ainda não era azado, porém, o momento para que se tornassem efetivas essas duas compras, utilizando-se dos direitos de opção conseguidos para ambas.

A Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas tinha um contrato de concessão (Decreto n.^o 4.327, de 2-2-1902) do Governo, para a construção da linha de Vitória-Peçanha-Diamantina e não de Vitória a Itabira. Urgia obter-se a sua modificação, introduzindo-se, na mesma, outras cláusulas que permitissem a mudança do traçado da linha de Vitória a Diamantina para Vitória a Itabira; que dessem novos favores de garantia, para o capital a empregar-se; e, que estabelecessem a certeza de que o Governo concordaria com êsse volumoso transporte de minério de ferro, ao preço fixo e de baixo valor — oito réis por tonelada-quilômetro.

Ora, o Governo Brasileiro, pelos estudos que vinham sendo realizados pelo Serviço Geológico, estava, perfeitamente, ao par da grande riqueza potencial representada por essas possantes reservas

de minério de ferro, que acabavam de ser localizadas e avaliadas.

Esses estudos, resumidos pelo ilustre Diretor do Serviço Geológico, professor Orville Derby, foram publicados no Jornal do Comércio, desta Capital, do dia 25 de agosto de 1909 e, em seguida, apresentados ao Congresso Internacional de Estocolmo.

Esse notável trabalho do Dr. Gonzaga de Campos, conforme ele mesmo afirmou, em um artigo que escreveu, em 1916 :

"... muito contribuiu para a divulgação da riqueza do Brasil, em minério de ferro, para a chegada de numerosos especialistas que a vieram verificar e fazer aquisições, e para as providências que o Governo começou a tomar no sentido do aproveitamento do minério de ferro, e, por consequência, da criação da indústria siderúrgica no Brasil".

No Governo, presidido então pelo Dr. Nilo Peçanha, estava à testa do Ministério da Viação, o ilustre mineiro Dr. Francisco Sá, engenheiro de minas, formado em 1884 pela Escola de Minas de Ouro Preto.

Conhecedor que era de toda aquela região ferrífera de Minas Gerais, não só pelas excursões que ali fizera, durante os anos que frequentara a Escola, mas ainda por ser aquela zona o caminho forçado entre Ouro Preto e a sua cidade de residência — Diamantina —, foi um elemento de grande valor para que, no Governo da República, todos esses assuntos relacionados com o aproveitamento e o transporte do minério de ferro, desses famosos depósitos, fossem revelados ao conhecimento do país e do mundo inteiro.

Quando, pois, a Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, já influenciada pelos objetivos do grupo inglês, procurou o Governo para pleitear a modificação do contrato celebrado em 1 de fevereiro de 1902, no sentido de levar a estrada até Itabira, e obter novas garantias do capital a ser invertido na eletrificação e no aparelhamento da estrada para permitir a exportação máxima anual, de 3.000.000 de toneladas de minério de ferro, ao frete de oito réis por tonelada-quilômetro, esse Ministro da Viação não criou embaraços, mas aproveitou o ensejo para exigir que a Companhia, em troca de amplos e novos favores que lhe iam ser concedidos, se obrigasse a construir, à sua custa

"... um estabelecimento metalúrgico de instalação aperfeiçoada, capaz de produzir, utilizando o minério do país, uma média mensal de 1.000 toneladas de produtos brutos de ferro, no mínimo".

Este novo contrato, celebrado entre o Governo e a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, aos 30 de dezembro de 1909, veio vincular definitivamente os destinos da Estrada de Ferro Vitória a Minas, ao próprio destino da exportação do minério de ferro e da implantação da siderurgia no nosso país.

E por julgá-lo de acentuada importância, não me furto ao dever de reproduzir, aqui, na íntegra, não só o decreto que autorizou a celebração desse

contrato, mas também todas as suas próprias cláusulas.

"DECRETO N.º 7.773, DE 30 DE
DEZEMBRO DE 1909

Autoriza a modificação do contrato celebrado com a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, para o fim de ser adquirido o direito de reversão de suas linhas.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização conferida pelo art. 16, n.º III, da lei n.º 2.050, de 31 de dezembro de 1908, decreta :

Artigo único — Fica autorizada a modificação do contrato celebrado com a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, em virtude do decreto n.º 4.337, de 1.º de fevereiro de 1902, para o fim de ser adquirido, pela União, o direito de reversão das linhas da mesma Companhia, mediante as cláusulas que com este baixam, assinadas pelo Ministro e Secretário de Estado da Viação e Obras Públicas.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1909, 88.º da Independência e 22.º da República.

NILO PEÇANHA.
Francisco Sá".

Modificação do Contrato

Cláusulas a que se refere o decreto n.º 7.773 :

"A Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas obriga-se :

— I —

a) a executar as modificações indispensáveis no traçado de sua estrada, assim na parte em tráfego, como na construída e a construir, de modo a melhorar as condições técnicas para reduzir o custo do transporte ao máximo de 8 réis por ton/km;

b) a estabelecer a tração elétrica de toda a linha;

c) a aparelhar a linha com todo o material rodante necessário para executar um transporte médio anual de três milhões de toneladas;

d) a adotar para o transporte de minério, de carvão e outras mercadorias cuja exportação ou importação o governo julgue conveniente desenvolver, uma tarifa não excedente do custo de transporte estipulado na alínea a desta cláusula;

e) a prolongar a sua linha de Sant'Ana dos Ferros a Itabira de Mato Dentro, servindo às jazidas de minério de ferro compreendidas entre os dois pontos.

— II —

Dentro do prazo de cinco meses, a contar da data da assinatura do contrato, a Companhia apresentará o complemento dos estudos do projeto de eletrificação da linha.

As obras começarão até 1.º de julho de 1910 e dentro de três anos contados da data do contrato, deverão estar concluídos todos os trabalhos a que se referem as alíneas a, c e e da cláusula precedente e iniciado o serviço de tração elétrica.

— III —

A Companhia se obriga a construir à sua custa, dentro do prazo fixado na cláusula precedente, e a custear no ponto à margem da estrada que for julgado mais conveniente, de acordo com o Governo, um estabelecimento metalúrgico, de instalação aperfeiçoada, capaz de produzir utilizando o minério do país, uma média mensal de 1.000 toneladas de produtos brutos de ferro, no mínimo.

O custo deste estabelecimento não será incluído no capital de que trata a cláusula seguinte.

— IV —

O Capital total garantido para toda a estrada, nos termos do decreto n.º 4.337, de 1.º de fevereiro de 1902, incluindo o que fôr exigido pelas transformações e melhoramentos de que trata a cláusula I, não poderá exceder ao capital já dispendido e verificado pelas tomadas de contas até 31 de dezembro de 1908, na parte da mesma estrada já construída e em construção e ao que fôr dispendido nas linhas a construir até ao máximo de 30:000\$000 por quilômetro.

Parágrafo único — O produto do transporte de minério de ferro será destinado a remunerar, durante o prazo da garantia de juros e até o limite do juro anual de 6%, o capital que, na forma do contrato fôr empregado nos melhoramentos levados a efeito com o fim de facilitar o mesmo transporte e exceder ao total garantido de que trata esta cláusula.

A importância que restar do aludido produto, depois de deduzida essa remuneração, será incluída na renda geral da estrada para os demais fins de contrato.

— V —

A estrada de ferro, compreendendo as estações, oficinas, depósitos e mais edifícios, dependências e benfeitorias e todo o material fixo e rodante, bem como o material em serviço do almoxarifado, preciso para os diferentes mistérios do tráfego e correspondente às necessidades de um trimestre, reverterá para o domínio da União, sem indenização alguma, findo o prazo de 90 anos contados da data do presente decreto.

— VI —

Continuam em vigor todas as disposições constantes das cláusulas dos contratos celebrados em virtude dos decretos-ns. 4.337, de 1.º de fevereiro de 1902 e 7.455, de 8 de junho de 1909 e que não houverem sido alteradas pelas cláusulas precedentes do presente decreto.

— VII —

Ficará sem efeito o presente decreto se o respectivo termo de contrato deixar de ser assinado dentro do prazo de 30 dias contados da sua publicação no *Diário Oficial*.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1909. — *Francisco Sá*”.

E foi somente então que o grupo inglês, já tendo organizado o sindicato denominado “Brazilian Hematite Syndicate”, utilizou-se dos direitos de opção para adquirir, efetivamente, não só as propriedades contendo as principais jazidas de Itabira, mas também 47.900 ações do capital social da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, incluindo-se as 42.000 de que já tinha direito de opção de compra. O capital era representado por 80.000 ações de 500 francos cada uma, de modo que, em 1910, obteve o completo controle da Estrada, com a posse de 73,3% do capital.

IV

CAPITAL — GARANTIA DE JUROS

OBRIGAÇÕES (DEBÊNTURES)

Capital

O capital social da Companhia, organizada para construir e explorar a Estrada de Ferro Vitória a Minas, constituiu-se de 80.000 ações de 500 francos cada uma, representando um valor

de 40.000.000 de francos, ou sejam Cr\$ 14.120.000,00, como se vê do Balanço Geral da Companhia, no exercício de 1902.

No Ativo do Balanço Geral, este capital de Cr\$ 14.120.000,00 era representado pelo valor dado às “Concessões, Direitos e Privilégios”.

Os acionistas, pois, não despenderam dinheiro para a constituição do capital, a não ser com o estritamente necessário ao custeio das despesas referentes à obtenção da concessão, direitos e privilégios e, bem assim, das que eram indispensáveis à organização da Companhia.

As concessões, direitos e privilégios dados, pelo Governo, no decreto n.º 4.337, de 1.º de fevereiro de 1902 e pelos contratos celebrados no dia 3 do mesmo mês e ano, e no dia 3 de fevereiro de 1903, consistiam no seguinte :

- a) privilégio por 60 anos para construção, uso e gozo da referida estrada;
- b) garantia de juros de 6%, durante 30 anos, sobre o capital correspondente ao mínimo de Cr\$ 30.000,00 por quilômetro;
- c) cessão gratuita de terrenos devolutos marginais, não excedentes de 10 quilômetros de cada lado;
- d) isenção de direitos de importação;
- e) direito de desapropriação;
- f) preferência para a lavra de minas na zona privilegiada;
- g) o capital garantido com os juros de 6% sobre Cr\$ 30.000,00, ouro, por quilômetro, seria o que fôsse necessário para a construção de estrada na extensão total de Vitória a Peçanha, isto é, 508,370 km.

Obrigações (Debêntures)

Fixado o capital social da Companhia em Cr\$ 14.120.000,00, pela forma acima descrita, tornou-se necessário obter os recursos financeiros para se proceder à construção e ao aparelhamento da estrada.

A Companhia, alicerçada na garantia sólida, de juros de 6%, ouro, sobre o capital a ser invertido na construção da estrada, conseguiu levantar empréstimos na Europa, emitindo obrigações ou debêntures de 500 francos cada uma, com juros de 5%, e lançadas nas praças de Amsterdam e Paris.

No Balanço de 1910, verificamos que os empréstimos externos, destinados à construção e ao aparelhamento da Estrada entre Vitória e Itabira, já estavam representados no Passivo por 190.000 obrigações no valor de Cr\$ 33.535.000,00.

E essas importâncias estavam, assim, bem mais elevadas do que a fixada pela garantia de juros de Cr\$ 30.000,00 por quilômetro, dada a extensão total da linha a construir-se, porque, pelo Contrato modificativo de 30 de dezembro de 1909, o Governo, para os efeitos de garantia de juros, reconheceu o capital que havia sido efetivamente gasto pela Companhia, sem o limite pre-

estabelecido de Cr\$ 30.000,00 por km. Por êste novo favor concedido, o Governo exigiu a reversão das linhas da Estrada para o domínio da União, no fim de 90 anos.

Sistema de Garantia de Juros

Um ano antes da proclamação da República, o Governo Imperial expediu o Decreto n.º 3.977, de 24 de novembro de 1888, fixando a garantia de juros, até 6%, para o capital empregado na construção de estrada de ferro, cujo custo quilométrico não ultrapassasse de Cr\$ 30.000,00.

A partir dessa data, foram expedidas dezenas de concessões de estradas. Os concessionários conseguiram levantar capitais estrangeiros, dando como hipoteca essa garantia de juros do Governo.

E foi por êsse meio, como vimos anteriormente, que a Estrada de Ferro Vitória a Minas pôde obter os empréstimos para a construção das suas linhas.

Se êste sistema de garantia de juros permitia, de um lado, a obtenção de recursos financeiros, principalmente externos, de outro lado estimulava a corrida para se obter concessão de estradas, com o fim especulativo de vender êsses direitos e privilégios, ou de organizar companhias, sem o emprêgo de capital próprio, mas dando, a essas concessões, valores correspondentes ao capital social da Companhia.

E, nestas condições, as Companhias, só dispondo dos recursos levantados até o limite máximo de Cr\$ 30.000,00 por quilômetro, teriam forçosamente que adotar, nos traçados de terrenos acidentados, más condições técnicas, a fim de que o custo por quilômetro, não ultrapassasse a essa quantia.

E é por isso que as nossas principais ferrovias, ainda hoje ressentindo-se dêsse mal de origem, não podem oferecer transportes eficientes e econômicos, em uma linha com rampas de 2% e mesmo 3% e curvas de raio de 100 metros.

Foi o que aconteceu com a Estrada de Ferro Vitória a Minas, cujas condições básicas da linha, eram as seguintes: rampas até 2.6% e curvas de 100 m. Foram encontradas, porém, curvas com raio de 85 m, de modo que o seu principal trecho entre Vitória e Colatina, só permitia a circulação de composições de 250 toneladas brutas, com locomotivas Mikado que, na nova linha, rebocam, hoje, 1.500 toneladas brutas.

V

ELETRIFICAÇÃO — TRANSPORTE DE 3.000.000 DE TONELADAS DE MINÉRIO-CAPITAL GARANTIDO COM O FRETE DO MINÉRIO

Tendo a Companhia ficado autorizada, pelo Governo, nos termos das cláusulas baixadas pelo decreto n.º 7.773, de 30 de dezembro de 1909, a estabelecer a tração elétrica em toda a linha, desde o pôrto de Vitória até Itabira, passando por

Sant'Ana de Ferros, no Rio Santo Antônio, foram procedidos os estudos definitivos dêsse novo traçado para permitir o transporte médio anual de 3.000.000 de toneladas de minério ao preço baixo e fixo de oito réis por toneladas-quilômetro.

O Eng.º Emilio Schnoor, ao realizar êsses estudos, chegou ao resultado de que a Companhia, sem hesitar um só momento, deveria abandonar o traçado que subia o rio Santo Antônio, a fim de prosseguir pelo do rio Doce, e seus afluentes rios Piracicaba e Peixe, até a cidade de Itabira. Seriam, então, aproveitadas na eletrificação a Cachoeira Escura, no Rio Doce, e a do Salto, no rio Piracicaba.

Os projetos e orçamentos para a eletrificação foram concluídos, e aprovados pelo Decreto número 8.188, de 1-9-1910.

O orçamento importou em Cr\$ 52.686.773,88.

O Governo não deu garantia de juros para êste capital, mas permitiu que fôsse êle remunerado pelo produto do transporte do minério de ferro.

A Companhia, que não dispunha de capital, apelou para o crédito externo, dando, como garantia o produto do transporte de 3.000.000 de toneladas anuais, a oito réis por tonelada quilômetro.

Infelizmente, conforme declarou o Dr. João Teixeira Soares, Presidente da Companhia, no Relatório de 1912, apresentado à Assembléia Geral, "verificou-se a impossibilidade de obter recursos desde que se mudou a garantia dos títulos a emitir, isto é, desde que êstes tivessem como garantia, o produto da receita do transporte de minério, envez de garantia de juros pelo Governo".

Na esperança de que o Governo mudasse essa nova orientação na política de concessão de garantia, para os capitais serem investidos, a Companhia, que já sob o contróle absoluto da Itabira Iron Ore Co., havia sido autorizada a funcionar no Brasil pelo decreto n.º 8.787, de 16 de junho de 1911, mandou proceder a novos estudos de eletrificação, prevendo uma exportação até 6.000.000 toneladas de minério.

Êsses estudos foram realizados pelo Engenheiro Gustavo Guilman, representante técnico da Itabira Iron, junto à Estrada de Ferro Vitória a Minas.

O traçado escolhido não partiria mais do pôrto de Vitória e sim do pôrto de Santa Cruz, ao norte da capital do Espírito Santo.

O novo traçado tinha magníficas condições técnicas, pois admitia a rampa máxima de 0.8% no sentido da importação e a de 0.5% no sentido da exportação. O raio mínimo das curvas era de 152,90m.

Com a adoção dêsse novo traçado foram organizados os projetos e orçamentos definitivos dos serviços de eletrificação.

Para se avaliar a grandiosidade do plano projetado em 1912, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, em conjunto com a Itabira Iron, basta con-

siderar-se que no ano passado, 1949, o transporte de mercadorias, acima de 3.000.000 t, só se verificou nas três seguintes estradas de ferro brasileiras :

	toneladas.
E. F. Santos a Jundiá 5.526.192	
E. F. Central do Brasil 4.449.332	
E. F. Sorocabana 4.007.030	

A Cia. Paulista de E. de Ferro transportou 2.949.654, não atingindo os 3 milhões.

Quanto ao Pôrto do Rio de Janeiro, o movimento de mercadorias, nos últimos quatro anos foi o seguinte :

	toneladas
1946	4.909.471
1947	5.526.562
1948	6.144.255
1949	5.896.785

Como se vê, das 47 estradas de ferro brasileiras, apenas 3 transportaram mercadorias acima de 3.000.000 de toneladas, em 1949, não tendo nenhuma delas atingido a casa dos 6.000.000.

E o Pôrto do Rio de Janeiro, se no ano de 1948 atingiu a tonelage pouco acima de 6.000.000, já no ano passado não pôde mantê-la.

Logo que ficaram aprovados os estudos e o orçamento dos serviços de eletrificação, a Companhia E. F. Vitória a Minas contratou a execução das obras; celebrou contrato com a Itabira Iron para fazer o transporte mínimo de 2.000.000 de toneladas de minério, nos primeiros anos; e assinou um ajuste com a Companhia do Pôrto de Vitória, para a exportação do minério por aquele pôrto.

Tudo, pois, tinha sido previsto para segurança da exportação.

A Companhia, no entanto, não dispunha de capitais para executar esse grande empreendimento. Todos os seus esforços no sentido de obter recursos financeiros, na Europa, fracassaram, porque os banqueiros não tiveram confiança no êxito da garantia que ela lhes oferecia, isto é, a receita dos transportes do minério. Além disso, um novo impecilho aumentava a desconfiança dos banqueiros, quanto ao êxito dessa receita de transporte de minério. Este impecilho era o receio das dificuldades que, certamente, adviriam com a campanha que se iniciava no país, contra a exportação do minério de ferro.

E, nestas condições, só estavam dispostos a fazer financiamento, se a Companhia conseguisse do Governo a sólida garantia de juros ouro para o capital a ser invertido. Embora o Congresso Nacional desse ao Governo autorização para esse fim, este não se prevaleceu da autorização. Como consequência, os banqueiros se retraíram.

Não tendo a Companhia conseguido recursos, deixou de iniciar os serviços de eletrificação e, a partir de 1913, praticamente paralizou a construção da própria linha férrea.

Sobrevindo a guerra européia, tudo fracassou.

O grupo inglês da Itabira Iron, que possuía a maioria das ações da Estrada de Ferro Vitória a Minas, não dispunha, ou não queria inverter capitais próprios nesses serviços. As jazidas haviam sido compradas por cerca de Cr\$ 800.000,00, mas não conseguimos saber o preço por que o adquiriu as 47.000 ações da E.F. Vitória a Minas.

O que a Itabira Iron pretendia, era conseguir favores, privilégios e concessões, para com eles e, mediante garantia do Governo, obter financiamento para a construção e aparelhamento da Estrada, por ela controlada.

Plano Farquhar

Terminada a guerra européia, a Itabira Iron, em 1919, encarregou o Sr. Percival Farquhar, que então era profundo conhecedor da situação financeira internacional, de procurar obter nos Estados Unidos, capitais americanos destinados a promover a exportação do minério, após a execução do projeto de exploração das jazidas de Itabira e a construção e aparelhamento da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Nessa ocasião, a Estrada de Ferro Vitória a Minas, controlada pela Itabira Iron, já tinha conseguido libertar-se da obrigatoriedade que lhe havia sido imposta pelo Governo, de construir, à sua custa, um estabelecimento metalúrgico, constante da cláusula III, do contrato celebrado em virtude do Decreto n.º 7.773, de 30 de dezembro de 1909.

A condição de obrigatoriedade dessa cláusula transformou-se em facultativa, ficando a Estrada de Ferro Vitória a Minas apenas com o direito de construir essa usina, conforme o disposto na cláusula III do contrato revisto em 7 de junho de 1916, autorizado pelo Decreto n.º 12.094.

O Governo do Estado de Minas, porém, não se conformando com essa nova orientação do Governo Federal, resolveu expedir a famosa lei número 750, de 23 de setembro de 1919, pela qual elevou o imposto de exportação do minério de ferro para três cruzeiros (Cr\$ 3,00) por tonelada, baixando-o, no entanto, para trinta centavos (Cr\$ 0,30), isto é, cem vezes menos, quando as empresas exportadoras de minério estabelecessem, no Estado de Minas, usinas siderúrgicas.

Indubitavelmente, muito contribuiu essa lei para que a Itabira Iron, cujo principal e imediato objetivo era o de proceder a uma grande exportação de minério, solicitasse autorização para construir e explorar também altos fornos, fornos de coque, fábricas de aço e trens de laminação.

Como se poderá ver pelo que consta do decreto n.º 14.160, de 11 de maio de 1920, abaixo transcrito, o principal objetivo da Companhia, era o de exportar minério de ferro, e no entanto, não foi ele explicitamente focalizado, havendo, apenas, no fim do artigo único do referido Decreto, uma alusão a essa exportação, quando se refere à per-

missão que dá, à Companhia, para construir e utilizar, no pôrto de Santa Cruz, "um cais destinado exclusivamente aos serviços próprios, com instalações necessárias para o embarque e depósito de minério e dos produtos de suas usinas".

"DECRETO N.º 14.160, DE 11 DE MAIO DE 1920

Autoriza a celebração do contrato com a Itabira Iron Ore Company Limited, para que, sem privilégio, construa e explore usinas siderúrgicas, duas linhas férreas e um cais de embarque, nos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, de acôrdo com o estabelecido no art. 53, n.º XXIV, itens 1.º e 2.º da lei n.º 3.991, de 5 de janeiro do corrente ano, decreta:

Artigo único. E' autorizada na conformidade das cláusulas que com êste baixam, assinadas pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, a celebração do contrato com a Itabira Iron Ore Company Limited, para, sem privilégio construir e explorar altos fornos, fornos de coque, fábrica de aços e trens de laminação bem como duas minas de Itabira do Mato Dentro, Estado de Minas Gerais, e do Pôrto de Santa Cruz, Estado do Espírito Santo, vão onde fôr conveniente encontrar-se no trecho já existente da Estrada de Ferro Vitória a Minas, sendo àquela mesma empresa permitido construir e utilizar, à margem do rio Piraquê-Açu, no referido pôrto, um cais destinado exclusivamente aos serviços próprios, com instalações necessárias para o embarque, desembarque e depósito de minérios e dos produtos das suas usinas.

Rio de Janeiro, 11 de maio de 1920, 99.º da Independência e 32.º da República.

EPITÁCIO PESSOA.

J. Pires do Rio".

O contrato, por parte do Governo, foi assinado pelo Eng.º J. Pires do Rio, então Ministro da Viação do Governo Epitácio Pessoa.

Por êsse contrato, a Itabira Iron, que já controlava a Estrada de Ferro Vitória a Minas, conseguiu, exclusivamente para si, o privilégio de construção, uso e gozo de dois ramais daquela estrada, dando acesso, respectivamente, às jazidas de minério, em Itabira, e ao pôrto de embarque, em Santa Cruz (no litoral do Estado do Espírito Santo).

Além disso, a Itabira teria o direito, não só de melhorar o trecho comum às duas Companhias, a fim de que se adaptasse ao transporte rápido e barato do minério, mas ainda o de construir, nos terrenos da Estrada de Ferro Vitória a Minas, uma nova linha paralela a êsse trecho comum, de modo que ela ficasse de posse de uma estrada, completamente aparelhada para o grande transporte de minério, desde as jazidas de Itabira até o litoral, independentemente da antiga Estrada de Ferro Vitória a Minas.

E' o que consta das cláusulas I, VII, XX e XXI do contrato de 29 de maio de 1920.

Êste contrato, porém, suscitou uma campanha sem precedentes, no nosso país, contra as concessões e privilégios dêle constantes. E, por isso, somente oito anos após, pôde o Governo mandar pô-lo em execução, pelo Decreto n.º 5.568, de 12-11-1928.

Durante êsse período, a Estrada de Ferro Vitória a Minas passou por períodos críticos, mas, mesmo assim, graças à desvalorização da moeda francesa, pôde, sem levantar novos capitais, obter recursos em moeda nacional, para prosseguir na construção de sua linha do km 444, em Cachoeira Escura, até o seu ponto terminal, em S. José da Lagoa, hoje Nova Era, onde chegou com os trilhos em 1931 —, antes pois, da Central do Brasil.

Traçado Russel

Em 1928, foi aprovado, em definitivo, pelo Congresso Nacional, o contrato celebrado em 1920, entre o Governo, a Itabira Iron e a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, acrescido de modificações determinando que a Estrada se obrigaria a transportar também minério de terceiros, e não exclusivamente da Itabira Iron. A Companhia Itabira Iron contratou, então, uma grande Comissão de técnicos americanos, chefiada pelo Eng.º T. O. Russel, para proceder aos estudos definitivos da nova linha, entre o pôrto de Santa Cruz e a cidade de Itabira.

O traçado, que foi adotado e aprovado pelo Governo, em agosto de 1930, partia do pôrto de Santa Cruz, km 0, e ia entroncar-se com a linha já em tráfego da Estrada de Ferro Vitória a Minas, na estação de Mailasky, com a extensão de 117 km, 500; prosseguia pela linha da Estrada de Ferro Vitória a Minas, a ser modificada de acôrdo com as novas condições técnicas adotadas, até a estação de Derribadinha, na margem direita do Rio Doce, com a extensão de 153,700 km; desse ponto, abandonava o leito da estrada em tráfego, e, ao invés de atravessar o Rio Doce aí, prosseguia pela margem direita desse rio, para atravessá-lo, pouco acima da barra do Rio Piracicaba; e, prosseguindo pelos vales do rio Piracicaba e do seu afluente, rio do Peixe, corria paralelamente ao traçado da Estrada de Ferro Vitória a Minas, com a extensão de 232,100 km, até a cidade de Itabira.

A extensão total da linha era de 503,300 km.

As condições técnicas gerais eram as seguintes:

Plataforma do corte	5.60
Plataforma do atêrro	5.00
Rampa no sentido da importação, compensada nas curvas ..	0,80%
Rampa no sentido da exportação	0,00%, com exceção de um pequeno trecho cuja rampa era de 0,15%
Raio mínimo	152,90

O traçado obtido com esas condições técnicas percorria um trecho com mais de 100 km de encostas íngremes e terreno acidentado, em vales estreitos, tornando-se necessário o emprêgo de túneis, viadutos e obras especiais.

Terraplenagem	18.200.000 m3
33 Túneis	11.092 m
Pontes e viadutos metálicos	46.000 t
Boeiros e drenos	51.666 m com diâmetros vários
Trilhos de 55 kg p/metro.	76.712 t

posto em tráfego, ou sejam Cr\$ 1.505.545.000,00 para toda a linha.

As condições de transporte, oferecidas por esse projeto, eram iguais às das melhores então existentes no mundo. Estava prevista a circulação de trens com 5.000 toneladas brutas de lotação.

Não obtenção do Capital estrangeiro — Fracasso do empreendimento

No fim do ano de 1928, a Itabira Iron conseguiu normalizar a situação dos seus contratos com os Governos da União e do Estado de Minas Gerais.

Se as concessões e garantias obtidas nos contratos, foram associadas para o levantamento de capital estrangeiro, contudo não foram julgadas suficientes pelos banqueiros, como se vê do seguinte trecho do Relatório do Conselheiro Técnico de Economia e Finanças, do Ministério da Fazenda, apresentado ao Presidente da República, em 27 de julho de 1938 :

"Estava a Companhia Itabira, por fim, com os seus dois contratos em forma. Os banqueiros americanos eram de opinião que o lançamento da subscrição do capital necessário só deveria ser realizado depois de um estudo definitivo de todos os recursos de que a empresa necessitaria, sobretudo na parte relativa à construção da grande ferrovia — pois só assim seria viável o cálculo financeiro do empreendimento. Conhecidos os planos técnicos da estrada de ferro — cuja construção e equipamento, bem como o aparelhamento das minas e do porto, exigiriam uma subscrição inicial de 60 milhões de dólares, segundo avaliações preliminares — poderia então a Companhia Itabira tratar de assegurar contratos de fornecimento a largo prazo (10 a 15 anos), para 4.000.000 de toneladas anuais de minérios, com grandes usinas siderúrgicas europeias e norte-americanas, que deveriam tomar 17 1/2% do total da primeira subscrição de capital — acôrdos posteriormente realizados com metalúrgicas inglesas e alemãs, que, para isso, inspecionaram *in loco* as condições técnicas da Itabira e as possibilidades da operação".

Foram, então, realizados os estudos da estrada de ferro, a que já nos referimos como sendo o — Traçado Russel — e projetado o aparelhamento das minas e do porto, tendo tudo sido aprovado pelo Governo. Estava o plano Farquhar pronto para ser executado, se fôsem conseguidos os recursos financeiros.

Nos últimos meses de 1929, houve a grande crise financeira mundial. Os capitais estrangeiros se retraíram. A Itabira Iron não conseguiu concluir as operações financeiras. Tendo fracassado essas negociações, a Companhia não pôde cumprir as suas obrigações para com o Governo, no prazo estipulado nos contratos.

O orçamento provável para a construção desse traçado, incluindo-se cercas, linhas telegráficas, edifícios, oficinas, etc., material rodante e de tração, pela Cia. Vale do Rio Doce, importaria em Cr\$ 3.011.088,00 por quilômetro de linha,

E foi por isto que o Governo Provisório, oriundo da Revolução de 1930, resolveu, em maio de 1931, *declarar a caducidade do contrato de 20 de maio de 1920*, tanto mais quanto estava convencido de que o que a Companhia desejava era apenas continuar com os direitos que lhe outorgara o contrato, sem, no entanto, dispor de capital para cumprir com as suas obrigações.

Durante 11 anos, não conseguiu obter recursos e não investiu capital algum, na execução de obras. Mesmo depois de declarada essa caducidade, a Itabira Iron até 1939, durante, pois, mais oito anos, continuou a pleitear a revisão do contrato. Sômente em 11 de agosto de 1939, pelo decreto-lei n.º 1.507, foi declarada irrevogável essa caducidade.

Ficou, assim, encerrada a pretensão da Itabira, de cuja atividade, durante 30 anos, não veio benefício direto algum, para a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

V

CAPITAIS PRIVADOS BRASILEIROS — COMPANHIA BRASILEIRA DE MINERAÇÃO E SIDERURGIA S. A.

Ao mesmo tempo que esse contrato era declarado definitivamente caduco, pelo Governo, um grupo brasileiro organizava a "Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia" com o capital social de Cr\$ 2.000.000,00, e cujo objetivo era não só obter do Governo, os mesmos favores desse contrato rescindido, mas ainda adquirir a própria Estrada de Ferro Vitória a Minas, até então controlada por aquela firma inglesa.

E a operação foi tão bem arquitetada e tão rapidamente executada, que essa nova Companhia Brasileira, constituída em 7 de agosto de 1939, conseguiu que, em 28 de junho de 1940, dez meses depois, fôsse expedido o decreto-lei n.º 2.351, dando-lhe autorização para incorporar a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, e que em 6 de agosto do mesmo ano, fôsse efetivada essa incorporação, de acôrd com os termos do contrato então celebrado com a União.

A Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, no espaço de um ano, com pequeno dispêndio, em dinheiro, da quantia de Cr\$ 2.000.000,00, conseguiu :

1.º) Incorporar a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, pela insignificante quantia de Cr\$ 253.453,50, a quanto ficara reduzido o

capital da mesma, em consequência da avaliação dos peritos escolhidos pelas duas Companhias. Note-se que o capital social da Companhia incorporada era de 40.000.000 de francos, ou sejam Cr\$ 19.760.000,00, com o franco a Cr\$ 494. Cada ação de 500 francos, ou Cr\$ 247,00, ficou reduzida à insignificante quantia de Cr\$ 3,20, por quanto foi resgatada pela empresa incorporadora.

2.º) Adquirir do Sr. Percival Farquhar, os estudos e projetos mandados executar pela Itabira Iron, relativos ao Traçado Russel e ao pôrto de Santa Cruz, pelo preço de Cr\$ 6.700.000,00, pagando-lhe, em dinheiro, a quantia de Cr\$ 1.700.000,00; e, em ações do capital a ser aumentado, a importância de Cr\$ 1.800.000,00. A parte restante, na quantia de Cr\$ 3.200.000,00, correspondente a 48% do valor atribuído a esses projetos, ficou reservada pela Companhia para se transformar em ações do aumento do capital.

3.º) Obter do Governo Federal, não só a novação do contrato que, em 7 de junho de 1916, havia sido celebrado com a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, agora a ela incorporada, mas ainda a concessão para a construção do prolongamento da estrada até a cidade de Itabira, e do Estado do Espírito Santo, a fim de que fôsse possível efetuar-se, economicamente, o transporte mínimo de 3.000.000 de toneladas de minério de ferro.

O capital da Companhia, em 15 de junho de 1940, foi aumentado de Cr\$ 2.000.000,00 para Cr\$ 7.000.000,00. Foram emitidas ações preferenciais da série "A", não conversíveis, e com direito de voto, no valor de Cr\$ 3.200.000,00, somando essas ações em Cr\$ 5.000.000,00, correspondentes ao aumento do capital.

As ações da série "A" foram dadas em pagamento ao cessionário dos estudos e projetos, e as de série "B", foram distribuídas aos acionistas da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, em consequência de incorporação desta. Verifica-se, assim, que essas ações, correspondentes ao aumento do capital de Cr\$ 5.000.000,00 resultaram, não da entrada de dinheiro, mas da incorporação de bens, coisas e direitos.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas, que já estava com 562 quilômetros de linha em tráfego, onde foram gastos Cr\$ 47.012.662,34, provenientes do produto das obrigações emitidas em França, e convertidas em moeda nacional, acabava de ser incorporada à nova Companhia, pelo preço de Cr\$ 253.453,50.

O capital da Companhia incorporada, a que até então pertencera, era, na sua totalidade, resultante da incorporação da concessão, direitos e privilégios.

Constata-se, assim, que desde o início da construção da estrada, os acionistas das companhias, a que ela pertenceu, não dispenderam capital próprio. Foi construída com o produto dos empréstimos franceses, garantidos pela hipoteca da garantia de juros ouro, dada pelo Governo. Este pagava juros ouro de 6% sobre as quantias

dispendidas na construção e esta construção era realizada com os produtos das obrigações de 5%, emitidas em França. Na realidade, pois, quem teve o ônus da despesa, com a construção, foi o Tesouro Nacional.

O grupo da Itabira Iron que, desde 1908, possuía a maioria das ações da "Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas" e que, com a incorporação desta pela "Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia", passou também a ser grande acionista desta última, não inverteu recursos financeiros na reconstrução e aparelhamento da estrada.

A nova Companhia incorporadora da estrada promoveu grandes e louváveis esforços, para cumprir o seu contrato. Iniciou a construção do prolongamento da linha até Itabira, deu início à exportação do minério de ferro; e começou os serviços das instalações especiais do Cais de Minério, no pôrto de Vitória.

A tarefa, porém, era demais grandiosa para ela. O seu capital de Cr\$ 7.000.000,00, que foi realizado, em espécie, apenas com Cr\$ 2.000.000,00, era absolutamente insignificante para atender à execução dos projetos e à regularização das dívidas dos empréstimos por obrigações, com grande atraso de pagamento. A empresa apelou para os capitais americanos, sem resultado satisfatório, porque estes não julgaram suficientes as garantias oferecidas.

Como acabamos de ver, tanto o grupo inglês, da Itabira Iron, quanto os dois grupos brasileiros das Companhias "Estrada de Ferro Vitória a Minas" e "Brasileira de Mineração e Siderurgia", não dispoem ou não querendo inverter recursos próprios no aparelhamento das minas e da estrada, trataram de obter contratos de concessões e favores, imputando-lhes valores elevados, para a constituição do capital das empresas, e para obterem financiamento sob a hipoteca dos mesmos.

Não se culpe, pois, *in totum*, ao Governo do nosso país e principalmente ao do Estado de Minas, pelo fato de não se ter resolvido, antes de 1942, tanto o problema da implantação da grande siderurgia nacional, quanto o da exportação do minério de ferro, em larga escala, pelo Vale do Rio Doce.

O Governo tudo fez e, digo mais, fez mais do que permitiam as circunstâncias, e do que era razoável, em face de empresas sem capitais próprios, e que não estavam em condições de levar avante tamanho empreendimento.

VI

CAPITAL BRASILEIRO, OFICIAL E PRIVADO — FINANCIAMENTO DO CAPITAL NORTE-AMERICANO
COMPANHIA DO VALE DO RIO DOCE S. A.

Quando, em 1939, o Governo declarou caduco, em caráter irrevogável, o contrato da Itabira Iron Ore Company, estava convencido de

que era impraticável, para uma só empresa, a resolução simultânea dos dois problemas: implantação da grande siderurgia e exportação do minério, em larga escala.

Resolveu separá-los. Procurou interessar a colaboração do capital privado americano. Este, porém, esquivou-se, porque só o faria se pudesse obter o controle das Companhias a serem organizadas. Em face dessa situação bastante embaraçosa para o nosso país, que, então, se achava vivamente empenhado em resolver a questão, não só em benefício dos seus vitais interesses, mas ainda para colaborar no esforço de guerra com as nações aliadas, decidiu o nosso Governo enfrentar essa situação.

Por intermédio do Tesouro Nacional, assumiu, éle próprio, a responsabilidade financeira e administrativa dos dois empreendimentos. Organizou Sociedades de Economia Mista com a participação do capital nacional e estrangeiro. O capital social era todo brasileiro, sendo o Tesouro Nacional o seu maior participante. O capital estrangeiro, era americano, e participara sob a forma de empréstimos para aquisição de equipamento e materiais nos Estados Unidos.

Naquela ocasião, o que mais interessava ao Brasil, era a implantação da grande siderurgia, ao passo que para a Inglaterra e Estados Unidos, o que mais importava era a importação do nosso minério de alto teor, em ferro, e de baixo teor, em fósforo.

E, daí, a diversidade das condições do financiamento para Volta Redonda e para a Vale do Rio Doce. Naquela, os empréstimos se fizeram com a garantia do Tesouro Nacional, limitando-se o financiador a organizar os projetos, a fornecer o equipamento, a fiscalizar a construção e emprestar a assistência de técnicos à Usina, mesmo depois da sua instalação.

Já na Vale do Rio Doce, a garantia do Tesouro Nacional, para o empréstimo, não era a condição vital para os americanos. O essencial era que essa empresa oferecesse garantia de um abastecimento seguro de minério de ferro. E daí surgiram os entendimentos, pelos quais ficou estabelecido que o Banco financiador teria participação na direção e na parte administrativa da nova Companhia. Esta seria dirigida, em conjunto, por cidadãos brasileiros e americanos e o empréstimo seria resgatado com o produto de taxas sobre o preço de cada tonelada de minério exportada. Esse empréstimo poderia deixar de ser resgatado, integralmente, porque, se no vencimento de cada promissória emitida, em número de 25, vencíveis anualmente, as taxas não cobrissem as promissórias, estas seriam, assim mesmo, consideradas como quitadas.

Realizados os Acórdos de Washington, celebrados em 3 de março de 1942, o Governo Brasileiro expediu o decreto-lei n.º 4.352, de 1.º de junho do mesmo ano, encampando a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, criando a Companhia Vale do Rio Doce e determinando que

a Estrada de Ferro Vitória a Minas a ela fôsse incorporada.

“DECRETO-LEI N.º 4.352, DE 1.º DE JUNHO DE 1942

Encampa as Companhias Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A. e Itabira de Mineração S. A. e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Ficam incorporados ao patrimônio da União os bens pertencentes à Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A., mediante as condições fixadas nos arts. 2.º e 3.º, considerando-se rescindido o contrato existente entre a União e a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A. a que se refere o decreto-lei n.º 2.351, d 28-6-1940.

Art. 2.º O Governo Federal indenizará os acionistas da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A. com importância em dinheiro equivalente ao capital realizado na mencionada Companhia.

§ 1.º O Tesouro Nacional fica autorizado a transferir aos acionistas da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A. até 7.000 ações da nova Companhia prevista no art. 6.º, para liquidar o ajuste que fizer sobre indenizações devidas.

§ 2.º As despesas feitas para a construção do prolongamento de Desembargador Drumond até Itabira e para melhoria do trecho de Barbados até Desembargador Drumond serão pagas depois de avaliadas, na forma da lei.

§ 3.º As despesas decorrentes do financiamento das obras do embarcadouro especial de minério, no porto de Vitória, nas quais se compreendem a construção do ramal ferroviário e o preço das desapropriações, serão pagas após a avaliação do Governo do Estado do Espírito Santo, confirmada pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação.

§ 4.º Fica o superintendente a que se refere o art. 5.º autorizado a proceder ao levantamento do ativo e passivo do patrimônio da Companhia.

§ 5.º O Governo promoverá o resgate das obrigações ao portador, emitidas pela Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, incorporadas à Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A., depois de examinar a situação jurídica da emissão.

Art. 3.º O Governo Federal indenizará os acionistas da Companhia Itabira de Mineração S. A., em organização, com a importância, em dinheiro ou em ações da nova Companhia prevista no art. 6.º, correspondente às entradas de capital que houverem efetivamente realizado.

Parágrafo único. O Governo Federal indenizará, mediante avaliação, o valor dos estoques de minério, bem como as instalações, veículos e utensílios da Companhia, levando-se em conta a indenização de que trata este artigo.

Art. 4.º Fica aberto ao Ministério da Fazenda o crédito especial de 55.000:000\$000 (cincoenta e cinco mil contos de réis), para atender às despesas (Serviços e Encargos) decorrentes das incorporações de que tratam os artigos anteriores.

Art. 5.º Os bens incorporados ao patrimônio da União, nos termos do artigo 1.º, até a organização da Companhia de que trata o art. 6.º, serão administrados por um superintendente, que o Governo Federal nomeará.

§ 1.º Até que se constitua definitivamente a nova Companhia destinada a explorar as jazidas de ferro de Itabira, ao superintendente caberá administrar a Estrada, explorar as minas, prosseguir nas obras de prolongamento de Desembargador Drumond até Itabira, na construção do embarcadouro especial de minério e na ampliação do porto de Vitória.

§ 2.º Para realização do que dispõe o parágrafo anterior, fica o superintendente autorizado a fazer operações de crédito, até o limite de 20.000 contos de réis.

Art. 6.º Para exploração das jazidas de ferro de Itabira e do tráfego da Estrada de Ferro Vitória a Minas, fica o superintendente autorizado a praticar todos os atos necessários à constituição de uma sociedade anônima nas condições adiante fixadas.

§ 1.º O capital será de 200.000 contos, assim discriminados:

- a) 110.000 contos em ações ordinárias nominativas do valor de 1:000\$000 cada uma;
- b) 90.000 contos em ações preferenciais nominativas de 6%, do valor nominal de 1:000\$000 cada uma;

§ 2.º Fica o Ministério da Fazenda autorizado a subscrever, pelo Tesouro Nacional, 110.000 ações, e conjuntamente com os Institutos e Caixas de Previdência e Caixas Econômicas as que, das restantes 90.000, não forem tomadas em subscrição pública, nos termos do decreto-lei n.º 3.173, de 3 de abril de 1941.

§ 3.º Para realizar a parte do capital que houver subscrito, a União conferirá os bens que, pelo presente decreto-lei, forem incorporados ao seu patrimônio, e as minas de Itabira, pelo valor de 80.000 contos de réis, acrescidos das benfeitorias realizadas com as operações de crédito de que trata o art. 5.º § 2.º.

§ 4.º A diretoria será constituída de cinco membros, a saber:

- a) um presidente de nacionalidade brasileira;
- b) dois diretores de nacionalidade brasileira;
- c) dois diretores de nacionalidade norte-americana.

§ 5.º A Companhia será dividida em dois Departamentos: o da Estrada de Ferro Vitória a Minas e o das Minas de Itabira.

§ 6.º O Departamento da Estrada de Ferro será administrado por diretores brasileiros e o Departamento das Minas será administrado conjuntamente por diretores brasileiros e americanos.

§ 7.º O dividendo máximo a ser distribuído não ultrapassará de 15% e o que restar dos lucros líquidos constituirá um fundo de melhoramentos e desenvolvimento do Vale do Rio Doce, executados conforme projetos e elaborados por acôrdo entre os Governos dos Estados de Minas Gerais e do Espírito Santo, aprovados pelo Presidente da República.

Art. 7.º A Companhia a que se refere o artigo anterior fica autorizada a executar, nos termos da legislação em vigor, as desapropriações necessárias ao seu objetivo e as exigidas para seu ulterior desenvolvimento.

Art. 8.º Ficam transferidas à nova Companhia as vantagens e obrigações decorrentes do contrato celebrado em 17 de junho de 1941, entre o Governo do Estado do Espírito Santo e a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia S. A., para utilização do embarcadouro especial de minério no pôrto de Vitória.

Art. 9.º Fica assegurada a isenção de impostos de importação e demais taxas sobre os materiais e equipamentos importados com destino aos serviços previstos nesta lei.

Parágrafo único. O Governo Federal entender-se-á com os Estados e Municípios no sentido de não serem aumentados os impostos e taxas que ora incidem sobre as minas, a sua exploração e a exportação de minério.

Art. 10. Fica aprovado o projeto de Estatuto da nova Companhia, que se denominará Companhia Vale do Rio Doce S. A., anexo a este decreto-lei.

Art. 11. O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 1 de junho de 1942, 121.º da Independência e 54.º da República.

GETÚLIO VARGAS.

A. de Souza Costa'.

Mais uma vez a Estrada de Ferro Vitória a Minas, entrelaçou-se com a questão da exportação do minério de ferro, e agora indissolúvelmente, de vez que a Companhia Vale do Rio Doce, a que passou a pertencer e que também é proprietária das jazidas de minério de ferro de Itabira, tem como principal objetivo a extração, o transporte e a exportação, em larga escala, do minério de ferro.

VII

RECONSTRUÇÃO E REAPARELHAMENTO DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

Encargos Financeiros do Tesouro Nacional

Pelo referido Acôrdo de Washington, o Governo Brasileiro comprometeu-se a encampar a Estrada de Ferro Vitória a Minas, a prolongá-la até a cidade de Itabira, a reconstruí-la e reaparelhá-la, dando-lhe capacidade de tráfego, para um transporte anual mínimo de 1.500.000 toneladas de minério de ferro, além, da tonelagem reservada ao escoamento dos produtos comerciais da região.

Para atender às despesas, serviços e encargos decorrentes da encampação dessa estrada, o Tesouro Nacional, pelo decreto-lei n.º 4.352, de 1-6-1942, assumiu os seguintes encargos financeiros:

	Cr\$
a) Indenização aos acionistas da Cia. Brasileira de Mineração e Siderurgia	7.000.000,00
b) Transferência até 7.000 ações da Cia. Vale do Rio Doce aos acionistas da Cia. Brasileira de Mineração e Siderurgia, ainda não realizadas	7.000.000,00
c) Despesa de construção do trecho de Desembargador Drumond a Itabira	28.325.596,50
d) Despesas iniciais do Cais de Minério e desvio ferroviário	13.493.404,90
e) Valor de Empréstimos externos — obrigações ao portador de 5%, em circulação e emitidas pela antiga Cia. Estrada de Ferro Vitória a Minas, conforme consta do Balanço Geral da Companhia encampada	43.123.236,00
f) Juros vencidos dessas obrigações, até a data da encampação	25.037.455,60
g) Indenização de ações não integralizadas	1.911.800,00
h) Despesas com o pagamento de diversos, referente ao ativo e passivo da Companhia encampada	22.829.711,00
Total	148.721.204,00

O Governo Federal, para atender a êsses compromissos, abriu créditos no valor de Cr\$ 73.560.512,40, já tendo pago, com os mesmos, as importâncias referentes aos itens a), c), d), g) e h). Ainda não providenciou a liquidação das quantias referentes aos itens b), e) e f), na importância de Cr\$ 75.160.691,60, porque há uma questão do exame jurídico d'esses compromissos, ainda não solucionada.

A Companhia Vale do Rio Doce adquiriu da União, o acêrvo da Companhia encampada, pelo

preço de Cr\$ 80.000.000,00, pagos ao Tesouro Nacional, por meio de 80 mil ações no valor de Cr\$ 1.000,00 cada uma.

Situação da Estrada, em 1942

Ao ser encampada, encontrava-se a estrada em precaríssimas condições, no que se refere à conservação e ao aparelhamento da via permanente, das oficinas, do material rodante e de tração.

Para atender ao transporte de minério, ao mesmo tempo que procedia a remodelação de toda a estrada em tráfego, teve que desviar, de início, uma grande soma do seu capital, para conservações extraordinárias, substituição de trilhos desgastados de 22,5 kg por metro, por trilhos novos de 35 kg,

improvisação de oficinas de reparação de veículos, etc.

A insuficiência da estrada, em possibilitar maior volume de transportes, verificava-se exatamente no trecho compreendido entre o Vale do Rio Doce e o pôrto de Vitória, na travessia dos contrafortes da Serra do Mar. Os trens que provinham do interior, tinham que ser fracionados. As locomotivas então existentes, só rebocavam composições com 100 toneladas líquidas. As locomotivas Mikado, adquiridas posteriormente pela Companhia, chegaram a rebocar aí, trens com 250 toneladas brutas e, atualmente, após a construção de novo traçado, elas mesmas transportam trens com 1.500 toneladas brutas.

Em 1942, a estrada oferecia os seguintes dados :

<i>a) Condições técnicas da linha :</i>	
Rampa máxima, no sentido da exportação	2,59%
Rampa máxima, no sentido da importação	2,57%
Raio mínimo de curvas	85,08 m.
Tipos dos trilhos — em 339 km.	22,5 kg. p. m.
Tipos dos trilhos — em 144 km.	25 kg. p. m.
Tipos dos trilhos — em 79 km.	40 kg. p. m.
Extensão da linha	562 km.
Gabarito : 3,60 m. de largura 4,20 m. de altura	
Pêso do trem tipo, por eixo	11 ton.
Distância média, entre estações	15 km.
<i>b) Material rodante e de tração :</i>	
Número de locomotivas a vapor	40
Esfôrço de tração das locomotivas	260.465 kg.
Pêso máximo das locomotivas por eixo	11 ton.
Veículos — vagões fechados	167
plataformas	179
carros passageiros	45
<i>c) Tráfego :</i>	
	Cr\$
Receita	14.892.718,40
Despesa	19.187.069,00
Déficit	4.294.350,60
Mercadoria transportada	219.745 ton.
Passageiros transportados	376.935

A primeira preocupação da Cia. Vale do Rio Doce, ao incorporar a Estrada de Ferro Vitória a Minas, consistiu na elaboração de um minucioso plano de reconstrução dessa via férrea, visando especialmente a reestruturação da via permanente, o reaparelhamento do material rodante e de tração, a construção de oficinas, enfim, um planejamento completo, em todos os seus setores, de modo a ajustá-la, no curto prazo de dois anos, dentro de exigências requeridas, para uma exportação mínima de 1.500.000 toneladas.

Para êsse fim, contratou uma empresa norte-americana, especializada, que deveria executar serviços técnicos e prestar assistência na execução do traçado, na construção e reabilitação da estrada, estando incluídos as obras de arte, oficinas, pátios, via permanente, edifícios, serviços de abastecimento, água e outros, de natureza semelhante.

Êsses serviços técnicos e de assistência se estendiam, também, às obras das minas e às do pôrto.

O objetivo precípua do Acôrdo de Washington, de 3-3-42, se orientou no sentido de que o Brasil exportasse 1.500.000 toneladas de minério de ferro de alto teor para a Inglaterra e os Estados Unidos, durante todo o período da guerra mundial, então no seu auge de devastação.

A Estrada de Ferro, indubitavelmente, deveria ser a chave dêsse empreendimento de reflexo internacional, na economia da guerra. Foram dadas tôdas as facilidades para a importação do material e equipamento necessários ao seu reaparelhamento e reconstrução. Urgia, no entanto, que, simultâneamente com a execução dêsse programa de remodelação, se processasse uma movimentação sempre crescente, do transporte de minério, até atingir o limite prefixado.

Revisando os estudos já realizados, anteriormente, pela estrada, os engenheiros americanos procederam a um exaustivo serviço de campo e

de escritório. Na organização do projeto de reconstrução, adotaram as seguintes bases:

Rampa máxima, no sentido da exportação e compensada nas curvas	0,5%
Resistência máxima, no sentido da exportação	5 kg/ton.
Rampa máxima, nas tangentes, compensada nas curvas, no sentido da importação ..	1%
Resistência máxima, no sentido da importação	10 kg/ton.
Raio mínimo das curvas	202,303 m.
Concordância das curvas circulares com os transportes por meio de	espirais de concordância
Nas mudanças de inclinação, a concordância deveria ser	vertical parabólica
Gabarito dos cortes e túneis { largura	4,40
altura	5,90
Pêso dos trilhos	35 kg/m.
Bitola da via permanente	1,30
Linha	Simples
Distância entre estações ou postos quilométricos	9 km.
Comprimento dos desvios de cruzamento e nos pátios	500 m.
Lastro de pedra — espessura mínima sob os dormentes	17 cm.

Remodelação do traçado

Realizados os estudos e projetos com a aplicação dessas novas bases técnicas, chegou-se à conclusão de que deveria ser abandonada, totalmente, a linha em tráfego, no trecho inicial da estrada, a partir de Vitória, até a margem do rio Doce, em Colatina, na extensão de 154 km.

Adotou-se outro traçado, inteiramente novo, na extensão de 129 km com um encurtamento real de 25 km.

Para a execução dos serviços desse trecho, a Companhia distribuiu tarefas, não só a emprei-

teiros brasileiros, que empregaram os métodos usuais de desmonte a mão e transporte em carrocinhas, mas também a empreiteiros americanos especializados em serviço mecanizado. A Companhia adquiriu, para esse fim, um equipamento moderno, que lhe permitiu, com facilidade, executar serviços de terraplenagem, em região extremamente acidentada, entrecortada com grandes extensões de terrenos pantanosos, onde os aterros foram refeitos várias vezes.

Neste primeiro trecho, entre outras, foram executadas as seguintes obras:

Roadados e destocamentos	7.010.688,67 m ²
Terraplenagem	7.096.298,588 m ³
2 Túneis	1 de 995 m. e
	1 de 650 m.
1 Viaduto e 10 pontes	539 m. de vão total
Assentamento de trilhos de 35 kg. p. m.	129 km. de linha
Empedramento da linha	125 km. de linha

Esse primeiro trecho foi entregue ao tráfego público, em março de 1947, e desde essa ocasião estão ali correndo trens rebocados por locomotivas Mikado, de peso aderente de 50 t e peso de 12,5 t, por eixo motor. Essas locomotivas que, no trecho abandonado, só rebocavam composições com 250 toneladas brutas, estão rebocando trens de minério com 1.500 t brutas, isto é, com uma capacidade 6 vezes maior.

Não houve necessidade de abandonar o traçado do segundo trecho, entre Colatina e Ana Matos, na extensão de 359 quilômetros, porque a linha, margeando seguidamente o rio Doce e o seu afluente rio Piracicaba, possibilitou a construção de pequenas e sucessivas variantes capazes de abolir, não só as curvas de raios inferiores a 202,303 m, mas ainda as contra-rampas acima de 0,5%.

Tem sido bastante penosa, e ao mesmo tempo dispendiosa, a remodelação desse trecho, porque as variantes são muito próximas da linha em tráfego. Não se trata de uma linha totalmente nova. As variantes ora se afastam da linha velha constituindo trechos novos, ora se confundem com a pró-

pria linha em tráfego. São, então, cortes que se rebaixam ou se alargam; são aterros que se modificam em largura ou altura; são pontes que se substituem; são trilhos leves que se trocam pelos de 35 kg por metro; são lastros de terra, que se mudam pelos de pedra britada; são desvios, de pátios das estações ou de pontos de cruzamento, que se ampliam para o comprimento de 500 m; são caixas d'água, cercas, linhas telegráficas que se constroem ou se renovam; são obras de drenagem que se fazem ao longo de toda a linha; é o seletivo que se instala.

O terceiro trecho, de Ana Matos a Itabira, na extensão de 84 quilômetros, pouca modificação sofreu. Foi concluída a construção do trecho de Desembargador Drumond a Itabira, na extensão de 36 quilômetros e, bem assim, um ramal de acesso às Minas do Cauê, com 6 quilômetros.

No sentido da importação, não foram eliminadas as rampas acima de 0,5%. No sentido da exportação, a linha é sempre descendente, não havendo nenhuma contra-rampa que impeça a circulação dos trens de 1.500 t brutas.

Situação da execução do programa de Obras

A linha antiga da Estrada tinha a extensão total de 598,120 quilômetros, e a nova, depois de concluída, ficará com 559,112 quilômetros, apresentando um encurtamento de 39,008 quilômetros.

Somente 190,540 quilômetros da linha velha, não sofreram modificação no traçado, mas as

pontes situadas nesse trecho foram substituídas e os trilhos leves de 22,5 foram mudados pelos de 35 kg por metro.

Da parte da linha que exigiu remodelação, já foram entregues ao tráfego 211,364 quilômetros. Está em construção a parte restante, na extensão de 157,208 quilômetros.

As diversas obras e serviços realizados e a realizar, são as seguintes :

S E R V I Ç O	TOTAL DO PROGRAMA	REALIZADO	EM EXECUÇÃO	%
Desapropriações.....	559,112km	517,0km	42,1km	8%
Roados, Destocamento.....	559,112km	469,5km	89,4km	16%
Terraplenagem.....	13.266,000km	10.461,000	1.805,000	13%
Pontes—substituição e reforço.....	39	20	19	
Viadutos.....	1	1	1	100%
Túneis.....	2	1	1	50%
Linhas Telegráficas.....	559,112km	370,000	189,112	30%
Cercas.....	559,112km	160,000	399,112	21%
Retirada trilhos velhos.....	2x83,400km	2x483,400km	—	
Assentamento de linha com trilhos novos.....	558,853km	558,853km	—	
Empedramento da linha.....	558,853km	187,400	371,712	67%
Estações.....	39	22	17	
Postos quilométricos.....	16	5	11	
Caixas d'água.....	19	4	15	
Obras d'arte correntes.....	1510	700	870	50%
Extensão total do leito da linha programada.....	559,112km	401,904	157,208	31%
Leito da linha velha aproveitado.....	190,540	—	—	
Oficinas.....	2	1	1	

Acabam de ser eliminadas, no sentido da exportação, as últimas rampas que impediam a circulação de trens de minério, com 1.500 toneladas.

Essas composições que, no momento, correm com 30 vagões carregados, cada um com 30 toneladas de minério, passarão, no fim do corrente ano, a circular apenas com 20 vagões lotados com 50 toneladas, economizando-se, assim, 10 vagões por composição. E isso porque, naquela ocasião, estarão substituídas tôdas as pontes velhas, por outras novas capazes de suportar uma carga de 22

toneladas por eixo. Haverá, então, o integral aproveitamento de capacidade da lotação dos vagões.

Remodelação do Material de Tração e Rodante

Ao mesmo tempo em que se remodelava a via permanente e se ampliava o parque do material rodante e de tração, reestruturavam-se e construíam-se oficinas necessárias à sua conservação e reparação.

Apresentamos um quadro demonstrativo desse material em 1942 e em 1949 :

MATERIAL DE TRAÇÃO E RODANTE	1942	1949	
Locomotivas a vapor.....	40	68	+ 28
Locomotivas Diesel-elétricas.....	—	2	+ 2
Esfôrço de tração da Locomotiva a vapor.....	260,465 kg	622,115 kg	+ 361.650
Esfôrço de tração da locomotiva Diesel-elétrica.....	—	29.000 kg	
Vagões fechados.....	167	397	+ 230
Vagões para minério.....	—	450	+ 450
Vagões abertos.....	179	450	+ 271
Carros para passageiros.....	45	59	+ 14
TOTAL:			
Locomotivas.....	40	70	+ 30
Veículos.....	391	1.356	+ 965

VIII

TRANSPORTES — RECEITA E DESPESA

Devido à melhoria dos meios de transportes oferecidos pela Estrada, toda a zona do Vale do Rio Doce vem sofrendo acentuado desenvolvi-

mento na sua economia. A população cresce. As estações que, ontem, eram logarejos desertos, perdidos em zona malarígena, são hoje florescentes cidades, como Colatina, Aimorés e Governador Valadares.

Em 1948, quatro localidades, nascidas em tôrno de suas estações, passaram à categoria de

idades. A Vitória a Minas, hoje, serve diretamente a 14 cidades, sendo 4 no Estado do Espírito Santo e 10 no Estado de Minas Gerais, tôdas elas surgidas sob o impulso dessa ferrovia desbravadora.

Dentre as indústrias que dia a dia, ali se instalaram, podemos citar as seguintes, que mais refletem a produção da região:

- 45 serrarias de beneficiar madeira
 - 1 serraria de madeira compensada, em Valadares
 - 1 usina de aços especiais, em Acesita
 - 1 usina de altos fornos, em Vitória
 - 1 usina de açúcar, em Valadares
 - 1 lapidação de pedras preciosas, em Baixo Guandú
- 3 beneficiamentos de mica, em Valadares
- 2 xarqueadas, em Derribadinha e Valadares
- 3 fábricas de laticínios
- 14 máquinas de beneficiar arroz
- 50 máquinas de beneficiar café

	1942	1949	%
Mercadorias remuneradas — t	219.945	934.255	+ 357
Bagagens e encomendas	3.365	5.550	+ 65
Animais — número	25.579	32.194	+ 22
Passageiros — número	376.875	990.705	+ 162
Receita	14.892.718,40	88.874.899,40	+ 496
Despesa	19.187.069,00	87.195.495,50	+ 354
Déficit	4.294.350,60		
Saldo	—	+ 1.679.403,20	

Transportes de minério

Se é verdade que o objetivo originário da Estrada, em 1902, não tenha sido o de promover o transporte de minério de ferro, o certo é que, a partir de 1908, isto é, seis anos após o início da construção, o seu destino ficou intimamente ligado a esse problema, de vez que, a partir de então, vem sendo sistematicamente controlada pelos proprietários e concessionários das famosas jazidas de minério de ferro de alto teor, situadas em Itabira. Esse controle foi efetuado, a princípio, pela Itabira Iron Ore Co., em seguida pela Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia; e atualmente pela Companhia Vale do Rio Doce.

A associação dos interesses das duas primitivas Companhias, "Itabira Iron" e "Vitória a Minas", controladas por acionistas estrangeiros, que visavam a exportação do minério de ferro, sob o regime do monopólio de transporte, em detrimento dos interesses nacionais, provocou, no país, uma tremenda campanha, cujo resultado final, como já vimos anteriormente, foi a encampação da estrada, a nacionalização das jazidas e a consequente entrega das mesmas ao patrimônio da Companhia Vale do Rio Doce.

Antes mesmo dessa encampação, a Estrada conseguiu, em abril de 1940, pela primeira vez, efetuar transporte de minério. Nesse mesmo ano, foi carregado também o primeiro navio de minério, no porto de Vitória.

Esse primeiro navio, tendo a denominação de "Modesta", nome bem significativo, pois, real-

No setor agrícola predomina a produção de cereais e de café. Para atender a essa produção, a estrada, no momento, está aparelhada. Dentro em breve, porém, terá que aumentar o seu parque de material rodante e de tração, sob pena de não acompanhar o desenvolvimento da região.

Embora a Estrada ainda não esteja completamente remodelada e nem a zona, por ela servida, tenha atingido a um elevado nível de desenvolvimento industrial e agrícola, os serviços de transportes realizados, nos últimos dois anos, demonstram promissores resultados ascensionais.

Em 1947, a carga líquida transportada foi de 514.400 toneladas, elevando-se, em 1948, a 839.539 toneladas, para alcançar 1.070.208 em 1949, isto é, mais 100% do que em 1947.

Dou, em seguida, uma relação demonstrativa dos transportes, receita e despesas realizadas em 1942, ano em que foi encampada pela Vale do Rio Doce, e no ano passado, 1949:

	1942	1949	%
Mercadorias remuneradas — t	219.945	934.255	+ 357
Bagagens e encomendas	3.365	5.550	+ 65
Animais — número	25.579	32.194	+ 22
Passageiros — número	376.875	990.705	+ 162
Receita	14.892.718,40	88.874.899,40	+ 496
Despesa	19.187.069,00	87.195.495,50	+ 354
Déficit	4.294.350,60		
Saldo	—	+ 1.679.403,20	

mente bem modesta foi a exportação inicial do minério da zona do Vale do Rio Doce, carregou 5.740 toneladas para a Inglaterra.

Durante a guerra, no período de 1940-1945, o minério de ferro transportado pela Estrada, para exportação, atingiu a 517.214 toneladas.

O transporte de minério efetuado pela Estrada, a partir daquele ano, tem sido o seguinte:

	toneladas
1940	45.172
1941	86.607
1942	66.014
1943	63.305
1944	146.233
1945	109.883
1946	49.099
1947	169.485
1948	392.763
1949	548.559
	1.677.120

Como se vê, o transporte de minério de ferro tem sido realmente, insignificante. No período de guerra, entre 1940 e 1945, esse transporte alcançou 517.214 toneladas, tendo se realizado, porém, à custa de ingentes sacrifícios do material da Estrada e elevados prejuízos causados ao público, com a retenção de mercadorias acumuladas nos armazéns das estações.

A partir de 1947, foram sendo entregues, ao tráfego, vários trechos da linha completamente remodelados e as condições de transportes melhoraram sensivelmente.

Nos últimos três anos, a Estrada fez o transporte de 1.110.807 toneladas de minério, mas já está aparelhada para atender, no corrente ano, ao transporte de 850.000 toneladas, e, em 1951, a 1.500.000t, além dos transportes de mercadorias e passageiros requeridos pela zona a que serve.

E' interessante observar-se que, a partir de 1942, não foi só a tonelagem de minério transportado que aumentou, mas também a das mercadorias, o que é um índice seguro dos benefícios prestados pela Estrada no desenvolvimento da região. O transporte de minério de ferro passou de 66.014 toneladas para 548.559, ou sejam mais 731%, e o das mercadorias variou de 153.731 toneladas para 435.692 em 1949, isto é, mais 181%.

Para se comprovar quão elevado tem sido o ritmo ascensional dos transportes na Estrada, basta dizer que a carga líquida transportada, em serviço remunerado, incluindo-se passageiros, que havia sido de 572.064, em 1947, passou para 839.539, em 1948, e para 1.070.208, em 1949. Isto significa que, praticamente, a carga transportada foi dobrada em dois anos, o que é raro realizar-se nas nossas vias férreas.

Transporte de vagões vazios — em retôrno

No ano passado, a Estrada transportou 773.797.291 toneladas-quilômetros brutas, das quais 396.738.188, ou sejam 52%, representavam pêsso morto e 377.059.109 pêsso útil rebocado, isto é, 48%.

Esta alta percentagem de 52% de trabalho morto proveio do transporte de minério, não só porque os vagões voltam vazios, em retôrno, mas ainda porque estão sendo êles carregados com 30 toneladas, ao invés de 50.

Para diminuição dêsse pêsso morto devido ao retôrno vazio, a Companhia está cogitando de construir, junto ao Cais do Minério de Vitória, um cais e parque carvoeiro, de modo a importar coque e carvão estrangeiros. Êsse combustível,

importado nos navios que exportarem o minério, lotará os vagões vazios em retôrno, não só com destino às atuais Usinas Siderúrgicas da Acesita e da Belgo Mineira, situadas, respectivamente, em Coronel Fabriciano e em Monlevade, mas ainda àquelas outras que irão formar o grande parque da siderurgia nacional no Vale do Rio Doce.

* * *

Nenhuma outra ferrovia brasileira goza de tão privilegiadas condições para fomentar o desenvolvimento econômico e industrial da zona que lhe é tributária.

No ponto inicial da linha férrea, tem à sua disposição um colossal depósito de minério de ferro a transportar para o pôrto de exportação, ou para os fornos das usinas nacionais. Ao longo do seu traçado, estende-se fértil zona coberta de florestas, cortadas de caudalosos rios com numerosas quedas d'água e que está destinada a se transformar no grande vale da siderurgia nacional. No seu ponto terminal, — cidade de Vitória — conta com um pôrto marítimo e um cais especial que permitem à Companhia exportar o minério e importar o carvão, em retôrno.

Essas condições tão favoráveis, situam-na em lugar de grande destaque, para fomentar a nossa economia. Ao mesmo tempo em que se tornará uma fonte propiciadora de divisas estrangeiras para o Brasil, será essa estrada uma propulsora do desenvolvimento de tôda aquela promissora região, transformando-a, dentro em breve, numa grandiosa realidade econômica.

Não será uma estrada de mero objetivo colonial, isto é, destinada tão sômente a exportar matéria-prima, mas a sua finalidade verdadeira será a de uma organização colonizadora e criadora de riquezas, isto é, uma artéria vital para a industrialização e a expansão econômica do Brasil.

Não será mesmo exagêro afirmar-se que, em futuro não muito remoto, a Estrada de Ferro Vitória a Minas constituirá uma das vigas mestras em que se assentará o progresso de nossa Pátria.

* *
*

A legislação sôbre pessoal da União, com o Estatuto, tomou feição nitidamente sistemática. Adotou normas e padrões que visavam elevar a dignidade funcional do servidor. Procurou ainda proporcionar ao Estado o elemento humano capaz e eficiente para arcar com as responsabilidades surgidas das exigências sociais e econômicas da civilização moderna. Operou, assim, uma reforma que não se limitou à superfície, não cogitou de emendar ou alterar mas de reestruturar e impor uma nova ordem. — Paulo Poppe de Figueiredo — R.S.P. — Abril — 1949.