

# A HISTÓRIA DA MINERAÇÃO DE FERRO EM MINAS GERAIS E A CRIAÇÃO DO VALE DO AÇO

Por Engenheiro de Minas César Augusto Rolim de Oliveira, Turma 1970 da Escola de Minas-UFOP

## INTRODUÇÃO:

Tenho em comum com o FÁBIO AMERICANO o fato de sermos “**acesitanos**”. Esse termo, usamo-lo para nos referir aos viveram em Acesita no final da década de 50 e na década de 1960 e até lá pelos 70. Acesitanos eram não só os que trabalhavam na Companhia Acesita, mas, também, os que moravam em Acesita, a cidade construída pela empresa, onde vivemos nossa mocidade. Foram tempos felizes, antes da televisão. Todos se conheciam, todos conversavam.

Depois, a cidade de Acesita, virou Timóteo, nome imposto apesar de um plebiscito realizado na época mostrar que a imensa maioria preferia o nome Acesita. Mais tarde, a própria empresa mudou seu nome, quando foi privatizada. De maneira, que “acesitanos” é uma raça em extinção, mas à qual eu, o Fábio e um grupo de muitos amigos nos apegamos com carinho.

Dentro desse contexto, convidou-me o Fábio para abordar o tema da **mineração de ferro e sua influência na criação da Acesita e do Vale do Aço**. Meu propósito então é abordar esse tema não com uma riqueza de detalhes sobre a parte técnica em si, mas, considerando-o **mais no aspecto histórico**, político e social, na medida em que ocorreu. Há bastante matéria escrita a respeito, de maneira que buscamos um resumo desses escritos, no que aqui interessa e acrescentamos nossas próprias experiências colhidas em mais de cinquenta anos labutando pela mineração, lamentando que seja tão incompreendida e atualmente até combatida, como se não fosse o **elo primeiro e fundamental da cadeia produtiva**.

O desenvolvimento do tema, passará por um histórico da evolução da mineração no Brasil, os terríveis entraves para tirar do papel o projeto de uma mineração de ferro em Itabira e a influência disto na criação do parque siderúrgico no Vale do Rio Doce. Faremos uma comparação com a evolução da siderurgia nos Estados Unidos para mostrar como caminharam de maneira tão diferente. Falaremos sobre os grandes empreendedores no Brasil e nos Estados Unidos. Como há opiniões desencontradas, às vezes favoráveis, às vezes contrárias a esses empreendedores, adotaremos nosso posicionamento baseado no saldo de opiniões que nos parecem mais predominantemente aceitas.

Agradeço ao IHGMG o convite, que muito me honra e espero que seja uma oportunidade para debatermos esse assunto e contribuirmos para a memória desse setor tão vital para o estado de Minas Gerais.

## A EVOLUÇÃO DA MINERAÇÃO DE FERRO EM MINAS

A mineração no Brasil, começou em fins do século XVII, com a descoberta do ouro em Minas Gerais. Como sabemos, houve um extraordinário afluxo de garimpeiros para Minas, e ao longo de um século, chegou-se a extrair cerca de **MIL TONELADAS** de ouro, grande parte levado para Portugal, mas, também contrabandeado para países como Holanda. Em verdade, significativa parte desse ouro ia parar mesmo era na Inglaterra, para pagar as contas do governo português e comprar produtos industrializados. Foi também considerável o que se gastou na construção de igrejas e para presentear os papas reinantes na época, aos quais os reis portugueses prestavam verdadeira adoração.

Para se ter ideia do valor, essas **mil toneladas de ouro, a valor de hoje**, significam alguma coisa como **CENTO E TRINTA BILHÕES DE REAIS**, ou seja, é algo parecido com o valor de mercado de uma empresa como a Vale. Com uma fortuna dessas, daria para construir algumas **quinze mil** escolas e hospitais.

Os métodos de extração do ouro eram quase sempre rudimentares, garimpagem realizada em depósitos aluvionais. À medida que esses depósitos se tornavam mais escassos e difíceis, houve que evoluir a lavra até mesmo para minas subterrâneas, com emprego de tecnologias mais desenvolvidas.

É interessante observar que muitos se enriqueceram na época, **não com o ouro em si**, mas em decorrência das consequências paralelas à cata do ouro. Os jesuítas, por exemplo, montaram uma logística para trazer gado da região de Matias Barbosa, próximo a Januária, no Rio São Francisco e vender carne na região de Sabará, usando o Rio das Velhas como rota.

O império português, ainda impunha uma série de **restrições ao desenvolvimento econômica da Colônia**, impedindo a comercialização direta com outros países e proibindo até mesmo a fabricação de vinho no Brasil, para não concorrer com os produtores portugueses.

À exceção do ouro, o Brasil foi, durante os séculos XVIII e XIX, um país eminentemente agropecuário e o emprego do aço e de ferramentas era provido principalmente pela Inglaterra. Nesse período, várias indústrias de fabricação de ferro (“gusa”) e fundições se estabeleceram no Brasil, mas nenhuma de porte considerável.

**A atenção às jazidas de ferro começou a partir de 1908.** Naquele ano, o presidente americano Theodore Roosevelt promoveu um congresso em Estocolmo, para a estimular a pesquisa e conservação dos recursos naturais do mundo. E o primeiro tema foi uma avaliação das reservas mundiais de minério de ferro. Nesse congresso, um representante brasileiro (Orville Derby) apresentou um estudo (feito por Gonzaga de Campos, um ex-aluno da Escola de Minas de Ouro Preto) falando sobre as jazidas mineiras e isso provocou um interesse imediato de países industrializados como Inglaterra, Estados Unidos, Alemanha, Bélgica e França.

Portanto, foi no início do século XX que o mundo começou a perceber que havia enormes jazidas de minério de ferro em Itabira do Mato Dentro. Ali, originalmente, se extraía o ouro, **ocorrente no meio do minério de ferro**. Exaurindo-se o ouro, atentou-se então para os enormes e ricos depósitos de minério de ferro. Aliás, não se pode bem dizer que o ouro tenha se exaurido na época. O que aconteceu, na verdade, é que lavar o ouro no meio do minério de ferro foi ficando cada vez mais problemático. Os túneis que seguiam os veios de ouro ficavam cada vez mais difíceis e a lavra atingia os níveis dos lençóis freáticos, não havendo tecnologia de bombas, suficiente na época, para escoar a água e manter a operação. As lavras eram então abandonadas.

Um caso curioso, aliás, aconteceu na Mina do Cauê, em Itabira, onde, por volta de 1983, a lavra atingiu a cota do local chamado Mina Sete. Nessa parte, as escavadeiras já gigantes, da Vale, começaram a encontrar uma série de galerias, túneis antigos, escorados com madeira, contendo carrinhos de mão e ferramentas abandonados e subitamente aumentou muito o volume de água surgente. Já com tecnologia disponível, a operação de lavra da Vale prosseguiu normalmente e rebaixou-se o lençol freático, continuando a extração do ferro. Corriqueiramente eram feitas análises químicas do minério produzido, mas até então não se revelara nenhum teor significativo de ouro. Mas começaram a surgir uns boatos dando conta que os japoneses, ao fazer uma limpeza num alto forno, teriam achado ouro decantado no cadinho do forno, o que não parecia muito provável, pois, o minério, na época era em grande parte concentrado por separação magnética e como consequência, o ouro, quando existente, passava direto na lama indo para a barragem de rejeito.

Além do mais, nas camadas superiores já mineradas, não se detectara teor significativo de ouro. A operação seguia normal. Pouco depois de se atingir a cota tal MINA SETE, ocorreu que algum garimpeiro foi até o final da calha que conduzia a lama do rejeito para a barragem de deposição e ao batear o rejeito, encontrou alto teor de ouro. A notícia se espalhou como um raio e antes que a Vale pudesse esboçar uma reação, havia alguns milhares de garimpeiros atuando na Barragem do Pontal. A invasão de garimpeiros vindos de todos os cantos do Brasil foi um problema enorme para a Companhia e posteriormente para a municipalidade. Em coisa de um mês, havia mais de três mil garimpeiros no local.

Ao analisar a raiz da questão, concluiu-se que, daquele nível da MINA SETE para baixo, os ingleses, no princípio o século, não tinham conseguido retirar o ouro restante e a partir dali o mesmo estava entrando na lavra normal e sendo jogado na barragem misturado com a lama, pois não era coletado na separação magnética.

Imediatamente a Vale aprofundou suas pesquisas na Mina e concluiu que o ouro ocorria nos veios do minério chamado “jacutinga” e passou a separar o minério desses veios e concentrá-lo de maneira racional. A Vale montou uma planta para concentração do ouro e chegou a produzir setenta quilos de ouro num mês.

## A CRIAÇÃO DA ESCOLA DE MINAS DE OURO PRETO

Mas, voltando à origem da mineração em Itabira, na segunda metade do século XIX o imperador Dom Pedro II, percebendo a carência do Brasil em conhecimentos geológicos, mineração e siderurgia, convidou seu ex-colega de academia de Paris Auguste Daubrée para desenvolver estudos para resolver esse problema no Brasil. Daubrée, disse que não poderia aceitar esse encargo face a suas obrigações na França, mas, indicou a Dom Pedro seu ex-aluno Claude Henry Gorceix que na ocasião encontrava-se trabalhando na Grécia. Gorceix era tido como excelente aluno por Daubrée e era elogiado por Luis Pasteur como o que de melhor tinham os departamentos de Química e Física da Universidade de Paris.

Gorceix veio para o Brasil e, como consequência, foi criada a ESCOLA DE MINAS DE OURO PRETO, em 1876. Essa Escola começou então a formar uma massa crítica e profissionais, voltada para o conhecimento dos minérios, sua extração e sua utilização. Até então, as jazidas brasileiras chamavam mais a atenção dos técnicos estrangeiros. As imensas reservas de ferro de Minas Gerais, a partir de 1910, já pertenciam a empresas inglesas (a **Itabira Iron Ore Company** era proprietária das Jazidas de Cauê e Conceição e a *Brazilian Iron and Steel* era titular das jazidas de Esmeril, Periquito e Penha), assim como, também, pertencia aos ingleses a mina de ouro de Morro Velho e as jazidas ferríferas do Pico de Itabirito e da Serra do Curral (A *Saint John Del Rey Mining*).

Em 1909, havia sido criado o *Brazilian Hematite Syndicate*, que obteve do governo autorização para exportar três milhões de toneladas por ano de minério de ferro, utilizando a ferrovia Vitória a Minas, cujo traçado seria estendido até Itabira.

## A ITABIRA IRON

E, em 1910, foi criada a **ITABIRA IRON ORE COMPANY LIMITED** por um grupo Inglês, do qual fazia parte Ernest Cassel, que **já era proprietário da maior parte das minas de ferro da Suécia**. A ITABIRA IRON fez planos de exportar o minério de Itabira, através da ferrovia Vitória a Minas e usando o porto de Vitória. O grande mentor da Itabira Iron era Percival Farquhar, que planejou exportar o minério de Itabira transportado pela Vitória a Minas até o porto em Santa Cruz ou Vitória no Espírito Santo. Também fazia parte de seus planos construir uma siderúrgica para produzir aço no Brasil e atender ao mercado interno. Mas a Itabira Iron também insistia em ter exclusividade no transporte do minério pela ferrovia, o que despertava grande resistência no governo e provocou a ira da imprensa na época. **Em 1911, Farquhar adquiriu a ITABIRA IRON.**

Pela metade do século vinte, a massa crítica formada a partir do advento da Escola de Minas, começou a influenciar a vida política do país e a criar uma mentalidade nacionalista, que era capaz de avaliar as reservas brasileiras e sonhar com a possibilidade de que as mesmas se revertissem em riqueza para o país, principalmente com a ideia de que não se exportassem somente minérios, mas, que tivéssemos indústrias de transformação e pudéssemos exportar produtos mais nobres como gusa e aço.

Um desses nacionalistas veio a ser o presidente do Brasil, **Artur Bernardes**, mineiro de Viçosa, que estudou parte da vida em Ouro Preto e que, antes, foi “governador” de Minas Gerais.

Durante o governo de Bernardes (1922 a 1926), as jazidas de Itabira já haviam sido adquiridas aos Sindicatos Ingleses, pelo empresário americano Percival Farquhar, cujo pensamento era exportar o minério de ferro através da ferrovia Vitória a Minas. Bernardes exigia que fosse **criada uma usina siderúrgica**, com o intuito de abastecer o mercado brasileiro e exportar o restante. Para tal, impôs um imposto extra sobre o minério exportado (Lei 750, de 23/09/1919). Esse imposto (de 3.000 réis por tonelada exportada, que tornava inviável a exportação) seria reduzido desde que se construísse uma usina para transformar em aço pelo menos 50% do volume exportado. (Estava aí **lançada a semente** da qual germinaria a Acesita e posteriormente a Usiminas).

Artur Bernardes depois de presidente da província de Minas Gerais também foi eleito presidente do Brasil, de maneira que a resistência ao Projeto da Itabira Iron, criou força e somava a isto o fato de que o Brasil lidava com grande dificuldade para captar recursos para montar tocar o projeto de mineração e abrir uma planta siderúrgica.

Foram várias marchas e contramarchas, permanecendo o **projeto paralisado na burocracia brasileira por MAIS DE TRÊS DÉCADAS**, ao longo das quais se poderia ter auferido uma significativa riqueza com a exportação do minério, que certamente geraria depois de si uma siderúrgica, na medida que se tivesse mais facilidade de extração, transporte e manuseio do minério.

## **O EXEMPLO AMERICANO**

Nesta altura, eu gostaria, aliás, de abordar uma comparação impressionante. Estive lendo recentemente, o livro de Charles Morris intitulado **OS MAGNATAS**, e esse livro trata da história americana na segunda metade do século XIX, enfatizando o aparecimento de quatro megaempresários americanos que foram Andrew Carnegie, John Rockefeller, Jay Gould e J. P. Morgan.

Tentando sintetizar a exposição feita no livro, pode-se colocar da seguinte forma:

- As famílias desses empresários tinham origem inglesa, alguns de ascendência judaica. Emigraram para os Estados Unidos em meados do século XIX, atraídos pela riqueza do solo americano, principalmente na região a oeste dos Grandes Lagos e a possibilidade de fornecer alimentos para o mundo. O problema era **transportar a safra produzida**, cuja única via era sair por navios pelos grandes lagos. O transporte era ineficiente e caro. Os grãos eram coletados longe dos pontos de embarque e tinham de ser transportados até o porto por carroças.
- Na segunda metade do século XIX, iniciou-se a **exploração de petróleo** na Pensilvânia. Os Estados Unidos, passaram a abastecer o mundo com cereais e grãos e petróleo.

As ferrovias surgiram como grande meio de transporte, para conduzir os produtos até os portos de Nova York.

- Esses empresários entraram então com a maior força nesses segmentos. **Construir ferrovias** e transportar as safras. Rockefeller se destacou mais ainda, liderou a exploração do petróleo, desenvolveu refinarias mais sofisticadas e passou a vender o **querosene** para o mundo inteiro. Os lampiões a querosene eram muito mais seguros, mais práticos e eficientes do que a iluminação com óleo de baleia ou a gás. O mundo ainda não dispunha da energia elétrica, a qual só seria inventada e facilitada por Thomas Edison, décadas depois.
- Ocorreu uma intensa disputa entre esses empresários, implantando uma enorme rede de ferrovias pelo extenso solo americano. Mas, ferrovia dependia de trilhos e trilhos tinham de ser fabricados por **siderúrgicas**.
- Então os magnatas se lançaram à construção de usinas siderúrgicas. E petróleo exigia tubulações e aí mais necessárias eram as siderúrgicas. E siderúrgicas foram o grande negócio de Andrew Carnegie, o “rei do aço”.
- A disputa pelo mercado era feroz entre esses quatro magnatas e também contra muitos outros empresários americanos. Corriam constantemente em busca de novas tecnologias, faziam fábricas cada vez maiores e melhores. Usavam de TODOS OS RECURSOS PARA OBTER SUAS METAS. Recorriam ao truste, à chantagem, ao monopólio, experimentavam sucessos e alguns percalços. Jay Gould chegou a subornar um concunhado do presidente americano para facilitar seus negócios.
- John Davison Rockefeller virou simplesmente a maior fortuna que o mundo já conhecera. Sua Standard Oil (“Esso”, quem não se lembra dos postos Esso?) **Monopolizou a venda de petróleo**. Para impor seu império, recorria a tudo, cartelizava, comprava empresas concorrentes e as fechava só para manter seu negócio. Os holofotes do mundo inteiro caíram sobre ele. A Standard Oil atingiu tal tamanho que o Governo Americano a forçou a se desmembrar.
- J. P. Morgan era o banqueiro financiador que participava de quase tudo com apoio financeiro e deu origem ao que viria a ser por longo tempo o maior banco do mundo.
- O sucesso desses grandes empresários foi tal que despertou a inveja do mundo. Despertou a “caça aos trustes”. Despertou uma onda mundial de reação contra o capitalismo selvagem americano.
- Mas, da leitura do livro Os Magnatas, o aspecto que mais me chamou a atenção foi que **PRATICAMENTE TODO O CAPITAL USADO PELOS EMPRESÁRIOS ERA PRIVADO. O DINHEIRO ERA OBTIDO DE BANCOS EUROPEUS**. Em 1872, a Bolsa de Valores de Nova York já funcionava a pleno vapor. O governo americano só legislava, tratava das concessões. Empreender e realizar os projetos era tarefa de cada um e eles iam atrás do dinheiro onde fosse possível.
- Esse vanguardismo empresarial americano, somado, sem dúvidas, aos excepcionais atributos do solo americano, rico em terras boas, ótima topografia, fartas reservas de

petróleo, minérios e à influência da cultura inglesa, levou o país à invejável condição de maior economia mundial.

## COMPARAÇÃO COM O BRASIL

Enquanto a história americana registrava tais eventos notáveis de empreendedorismo, no Brasil, tivemos praticamente um único caso de sucesso, o do **Barão de Mauá, Irineu Evangelista de Souza**. Foi ele, que construiu a primeira fundição de ferro do Brasil, assim como também fez a primeira ferrovia, o primeiro estaleiro, fez a iluminação a gás da cidade do Rio de Janeiro (substituindo os lampiões que queimavam óleo de baleia), implantou o transporte a vapor no Rio Amazonas e instalou o cabo submarino para comunicação entre América Latina e Europa e “recriou” o Banco do Brasil, na época do Império. Além dessas façanhas, ainda realizou um grande número de empreendimentos em pecuária, agricultura e finanças.

No balanço de 1867, seus ativos chegaram a 115 mil contos de réis (o equivalente a 155 milhões de libras esterlinas), enquanto o orçamento total do Império no mesmo ano era de 97 mil contos de réis, ou seja, vinte por cento menor do que os ativos do grupo de Mauá. Sua fortuna pessoal chegou a atingir a casa de **60 BILHÕES DE DÓLARES**. Para efeito de comparação, a fortuna de John Rockefeller, anos mais tarde, chegou a 330 bilhões de dólares. **Mauá é por isto mesmo considerado o símbolo do empreendedor capitalista do Brasil.**

Mas esse homem notável era **contra a escravatura e tinha pensamento liberal**. Devido a esse posicionamento, arranjou um grande número de inimigos e críticos no governo, que tudo faziam para embaraçar seus planos. Apesar de ter tido imensa fortuna, morreu pobre, em 1889, ano da proclamação da República, dentre outros motivos por não ter recebido do Governo Brasileiro compromissos e empréstimos que fizera, como o dinheiro emprestado para financiar a Guerra do Paraguai.

Nas primeiras décadas de 1900, tivemos poucos empresários de vulto, mas alguns empresários americanos e ingleses bem-sucedidos em seus países, perceberam a chance de criar negócios no Brasil. Dentre eles, **Percival Farquhar e Daniel Ludwig** (maior acionista da Hanna Mining e que implantou o projeto de celulose do Jari no Amazonas)

## PERCIVAL FARQUHAR

Essa palestra poderia ter como tema apenas a atuação desse homem. Farquhar formou-se na Universidade de Yale, em 1884 e foi um notável empreendedor, o maior do Brasil, entre os anos 1900 a 1920, só comparável ao Barão de Mauá e a Matarazzo. Seu sonho era **interligar o continente americano por ferrovia**, da Argentina ao Canadá. Aliás, conforme me lembra o amigo Humberto Abreu, no livro “O Último Titã”, que é uma biografia de Farquhar,

ele propunha uma ferrovia interligando Santa Catarina a Antofagasta, no Chile. Como todo grande empresário, sofreu muita contestação, os nacionalistas considerando-o o verdadeiro demônio capitalista.

Teve uma extensa folha de serviços prestada na América Latina:

- Na América Central criou a Havana Electric Railway, a **Cuba Railroad** e a **Guatemala Railway**;
- No Brasil, a Rio de Janeiro Tramway, a **Light and Power Company**, a Brazilian Railway Company, o **Porto** do Rio Grande do Sul, O Porto do Pará e o **Gran Hotel La Plage** (abrindo o turismo para Guarujá). Construiu a **ferrovia do Contestado**, entre Itararé/SP e Santa Maria no Rio Grande do Sul e a **Southern Lumber**, para explorar a madeira farta da região.
- Farquhar também construiu a famosa **Ferrovia Madeira/Mamoré**, para desbravar o oeste brasileiro. Por sinal que, devido às dificuldades intrínsecas da obra, abrir uma ferrovia na inóspita selva amazônica, o custo final ultrapassou o orçamento previsto e Farquhar acabou tendo prejuízo no empreendimento, pois o governo se negou a reembolsá-lo pelo total.
- E por fim, o grande projeto de sua vida, **A ITABIRA IRON**, sobre a qual já discorreremos anteriormente.

A entrada do capital estrangeiro era mal vista no Brasil. Os exemplos de exploração injusta das riquezas e da mão de obra dos subdesenvolvidos deu origem a nacionalismo exacerbado e no Brasil o processo foi tomando vulto. Com a tomada do poder em 1930, por Getúlio Vargas, o pensamento nacionalista passou a prevalecer sobre o liberalismo. O estado passou a ser interventor e decisões políticas com frequência prevaleciam sobre os demais aspectos.

Isto explica por exemplo, o motivo de a Companhia Siderúrgica Nacional ter-se instalado em Volta Redonda. A cidade tinha poucos requisitos para sediar uma usina. Basicamente tinha água farta e boa topografia, mas ainda não dispunha e energia elétrica, era distante do porto para receber carvão e mais longe ainda para receber o minério de ferro que teria de vir de Minas Gerais. Porém, havia o interesse de Ernane do Amaral Peixoto, casado com Alzira Vargas, filha de Getúlio. Esse sim era um fator preponderante.

A batalha pela implantação da Itabira Iron, ao longo de três décadas, teve um sem número de avanços e recuos. O interesse inicial de Farquhar em ter **monopólio** do transporte pela Vitória a Minas; os apelos nacionalistas; a forte campanha movida pela imprensa contra o projeto e a dificuldade de obtenção de financiamento para o projeto se somavam à **TERRÍVEL BUROCRACIA GOVERNAMENTAL**. Até chegar à concessão final o Projeto da Itabira Iron foi vasculhado por OITO COMISSÕES governamentais, em diversas épocas. Comissões que propuseram até mesmo alterar a rota de saída do minério, utilizando a Central do Brasil para transporte até o Rio de Janeiro, ao invés do eixo pelo vale do Rio Doce.



Em certos momentos a influência do “crack” da bolsa americana e a depressão pós-guerra, levou a uma retração na demanda de aço e os preços do minério não compensavam a exportação do minério de Itabira, embora sendo de alto teor. Por tonelada exportada, a preços da época, haveria um prejuízo de US\$1,78 por tonelada. Há um excelente artigo escrito Carlos Pelaez, sobre a Itabira Iron, em 1970, onde se mostra bem isto e a luta para viabilizar a Itabira Iron (*“Itabira Iron e a Exportação de Minério de Ferro do Brasil”*)

A consequência de tudo isto acabou levando o governo Vargas a estatizar a Itabira Iron, criando a Cia. Vale do Rio Doce, em 1942. Farquhar viu seu sonho interrompido e por tudo que tinha feito recebeu duas míseras indenizações do governo, o equivalente a pouco mais de seiscentos mil dólares da época (seis milhões de cruzeiros em 1943 e mais oito milhões em 1945) O episódio da criação da Vale é na verdade uma novela com muitos capítulos e muitos autores. Não vamos abordá-lo aqui, até porque há farto material a respeito, com opiniões controversas.

A VALE (DO RIO DOCE, COMO CHAMÁVAMOS), cresceu assustadoramente. No começo, pelos idos de 1945, o minério era extraído na base da picareta e do picão, era carregado manualmente em carroças de burros que saiam do alto do Pico do Cauê e levavam por quase dois quilômetros até a Estação de Itabira. O minério era então jogado manualmente com o uso de pás, em cima dos vagões e transportado até Vitória nos comboios puxados pelas “marias-fumaças”.

Tudo evoluiu incrivelmente. O minério passou a ser detonado, os equipamentos se tornaram enormes: os **caminhões**, que originalmente transportavam 35 toneladas, já atingem capacidade **700 toneladas**. As Marias-Fumaças foram substituídas por enormes **locomotivas** diesel-elétricas com até **4.500 HP** de potência e as composições ferroviárias passaram a transportar cento e sessenta vagões, locomotivas puxando comboios intermináveis. Está em curso, na Ferrovia de Carajás uma experiência com um inacreditável **comboio de 660 vagões**. Os **navios**, que em 1950 transportavam 45.000 toneladas hoje já chegam a **750.000 toneladas**, um monstrengo que só opera em determinados portos, pelo calado que exige e pelo seu tamanho descomunal.

A **rica hematita** de Itabira compacta, com até 68% de Fe, serviu para a produção de aço no mundo inteiro. Foi primordial para criar usinas no Vale do Rio Doce. Suas reservas foram-se acabando. Os finos ricos, usados para fabricar **sínter**, também se esvaíram ao longo de décadas, gerando receitas enormes. Para aproveitar os superfinos, criaram-se as **pelotas**, produto de granulometria e química controladas, ideais para os altos fornos, com grandes ganhos de produção. O teor de ferro das minas foi caindo e hoje no Brasil **já se aproveitam itabiritos com 38% de ferro**, que 50 anos atrás seriam o mais desprezível rejeito.

Mas, privilegiados que somos, ainda nos resta **Carajás**. A mina de S11D, recém aberta pela Vale, ainda tem reservas fantásticas de minério de alto teor (66%). O preço, do minério, que nos tempos da Itabira Iron era CINCO DÓLARES, nos anos oitenta valia VINTE DÓLARES, hoje

está na casa de SETENTA DÓLARES e já esteve, num pico de mercado, em CENTO E CINQUENTA DÓLARES.

## **CRIAÇÃO DA ACESITA**

Mas, Percival Farquhar tinha têmpera de aço, não desistia fácil. Quando viu seu sonho de implantar a ITABIRA IRON desfeito, não desanimou. Juntou-se a Amynthas Jacques de Moraes e Athos de Lemos Rache e deram origem aos planos de criar a siderúrgica no Vale do Rio Doce, que, aliás, fazia parte da ideia inicial da ITABIRA IRON. Implantar a usina em Itabira, ao lado das jazidas era inviável, face à topografia montanhosa da cidade.

Amynthas Jacques e Athos Rache eram engenheiros formados pela Escola de Minas de Ouro Preto e cada qual contribuiu decisivamente para a criar a CIA AÇOS ESPECIAIS ITABIRA (ACES-ITA).

Amynthas obteve a concessão para construir uma **usina hidrelétrica em Sá Carvalho**, no município de Antônio Dias, a cerca de 20 quilômetros da área onde viria a ser construída a Usina.

**Athos Rache desenvolveu estudos técnicos.** A primeira ideia era fabricar aços a partir do ferro esponja, seguindo um recente estudo feito na época, nos Estados Unidos. Mas quando esse estudo apresentou resultados não satisfatórios, alteraram os planos para o projeto com alto-forno a carvão vegetal, que veio a ser implantado. Rache chegou a escrever o livro “CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA ECONOMIA MINEIRA”.

No livro, deixa bem claro sua percepção de que deveríamos implantar siderúrgicas no Vale do Rio Doce e não somente exportar o minério de ferro. Athos foi um batalhador neste sentido. Além de participar diretamente da criação da Acesita, e, por isto entenda-se inclusive os estudos técnicos de processo para nova usina, assistiu quando finalizava seu livro em 1957, também à criação da Usiminas.

Ele insistia na questão do **escoamento dos produtos e o frete da ferrovia**. Desde cedo imaginava que a siderurgia era a grande atividade econômica que poderia ser desenvolvida no Estado de Minas Gerais, fazendo-se uma conjunção de exportar minério e trazer carvão mineral como frete de retorno para alimentar os altos fornos, portanto, num primeiro momento não pensando no carvão vegetal como fonte energética.

Seu livro mostra, com números, como Minas Gerais era então um estado pouco desenvolvido industrialmente, muito abaixo do nível de São Paulo. Para piorar o quadro, quando Getúlio Vargas assumiu a presidência da República, no Golpe de 1930, ainda houve o episódio da CSN, que acabou indo para Volta Redonda.

Farquhar era o mentor e financiador do projeto. Ele próprio com os outros sócios, buscaram uma área adequada para a Usina, encontrando-a às margens do Rio Piracicaba, vizinha à cidade de Coronel Fabriciano e vizinha à EFVM.

Aliás, sobre Farquhar, escreve Athos Rache em seu livro:

*“O autor deseja prestar a esse grande homem e amigo do Brasil, como gesto de justiça, o preito de sua admiração. Conheceu-o em 1942, quando um de seus últimos grandes projetos tinha recebido o golpe final. Nunca ouviu de seus lábios uma palavra de mágoa ou de ressentimento. Durante o convívio de alguns anos, pode admirar aquelas qualidades que eram características essenciais de sua personalidade: a chama do ideal, força do caráter e nobreza d’alma. No desfecho de sua vida, já em 1944, fundou a Acesita. Já contava com 78 anos, mas essa circunstância não alterava seu modo de encarar os problemas técnicos e econômicos, projetados sempre em seu espírito com a amplitude que só o futuro poderia comportar. O Brasil deve-lhe grandes e assinalados serviços.*

A área onde seria implantada a usina da Acesita era quase de **pura mata** e foi necessário um gigantesco esforço para desmatá-la e limpá-la à custa de machados e enxadas que por sinal a usina da ACESITA viria mais tarde a fabricar.

Eram tempos difíceis e preparar toda a área para receber a usina, para implantar uma cidade que desse apoio ao projeto, abrir estradas e prover toda a logística de apoio era uma tarefa hercúlea. Convivia-se com a malária e a ferrovia era o único meio de transporte disponível. Atuação notável teve na ocasião o engenheiro **Aldérico Rodrigues de Paula**, formado também pela Escola de Minas, que foi responsável pela aquisição e desbravamento de todas as terras da Acesita.

Outro personagem marcante na vida da Acesita foi o General **Edmundo Macedo Soares**, nomeado por Getúlio Vargas para comandar tanto a CSN, quanto a Acesita. Macedo Soares já com a experiência de ter implantado a CSN e com acesso fácil ao Governo, teve muito mais facilidade para concretizar o projeto.

Mais tarde veio a se tornar realidade outra Usina bem maior, a **USIMINAS** e outra mais foi implantada em Vitória, a **CST**, grandes produtoras de aço. A Acesita buscou como previsto em seu próprio nome o segmento de aços especiais, vindo a ser pioneira na América do Latina na fabricação de aço inoxidável e também de chapas de ferrosilício de grãos orientados.

Essas grandes usinas foram implantadas no eixo da Vitória a Minas, ou seja, **o projeto de exportação do minério é que favoreceu a sua construção**. Então quando repensamos o assunto e lembramos que o projeto de exportação do minério levou TRINTA ANOS para sair do papel, só temos de lamentar nossa política.

O apego à ideia de que “minério não dá duas safras”, de que “os gringos só querem sugar nosso sangue”, foi muito responsável pelo nosso atraso. **Se o país não dispunha de recursos**

**financeiros, nada mais indicado do que trazer esses recursos de fora, e tirar os projetos do papel, fazer funcionar.** O minério, na jazida, sem explorar, é **dinheiro parado, é desenvolvimento coibido.**

Países como **Canadá e Austrália** não adotavam tal postura diante desses investidores externos e hoje são países evoluídos e muito mais adiantados que o Brasil. São ambos fortes exportadores de minérios. Já o Brasil continua até hoje impondo barreiras aos investimentos externos, haja vista o recente episódio (2013/2014) do Novo Marco da Mineração, que tem entravado novos projetos na área mineral do Brasil **há mais de quatro anos.**

A ideia de Farquhar era exportar minério. É o que a Vale faz, tendo se transformado numa megaempresa que gera divisas fantásticas para o Brasil. A safra de minério rico de Itabira acabou. Chegou a vez de Carajás com suas reservas até mais fantásticas do que aquelas que tinha o quadrilátero ferrífero de Minas Gerais. A Vale **tem competidores e luta num mercado super disputado.**

Sim, dizem os nacionalistas, mas se exportássemos gusa ou aço, teríamos tido muito mais valor agregado e muito mais lucro. A questão é: **NUMA ECONOMIA DE MERCADO, VENDE-SE O QUE OS OUTROS QUEREM COMPRAR E NÃO AQUILO QUE VOCÊ GOSTARIA DE VENDER. OU SEJA, NÃO SE CONSEGUE VENDER AÇO PARA QUEM QUER COMPRAR É MINÉRIO.**

Para concluir, não consigo evitar a comparação entre os episódios recentes vividos pela Vale e pela Petrobrás. A **Vale**, privatizada, se agigantou e afirma-se como das três maiores mineradoras do mundo. **Sempre disputou o mercado.** Sempre teve seus preços regulados pelo próprio mercado de minério. Já a Petrobrás, sofreu as maléficas intervenções do Estado. Foi obrigada a **adotar preços que atendiam à conveniência da política do governo.** Sofreu **desfalques inimagináveis** com corrupção e desvio de seus recursos.

É forçoso concluir então que o **Estado não deve participar desses segmentos.** Cuide apenas para não os onerar com uma **carga brutal de impostos** como acontece e se possível fomente os empreendimentos de maneira honesta e planejada, sem protecionismos. O Estado que cuide da educação, da saúde e da segurança do cidadão e deixe a iniciativa privada agir.

Haveremos de chegar a esse ponto, algum dia.

César Augusto Rolim de Oliveira

Palestra proferida no Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, em 21/09/2017, e na SemopBH em 20/12/2017.

## BIBLIOGRAFIA

- A HISTÓRIA DA MINERAÇÃO NO BRASIL – Roberto Borges Martins e Octávio Elísio Alves de Brito – Câmara Brasileira do Livro – 1989
- PERFIL DA ECONOMIA MINERAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS – 2001/2005 – FJP
- VALE DO AÇO – ANTES & DEPOIS – Mário Carvalho Neto - MCN Comunicação e Editora – 2008
- ACESITA – UMA HISTÓRIA FEITA DE AÇO – Comunicação Social da Acesita – 1909
- ITABIRA IRON E A EXPORTAÇÃO DO MINÉRIO DE FERRO DO BRASIL – Carlos Pelaez – 1970
- CSN – UMA DECISÃO POLÍTICA – Artigo de Regina da Luz Moreira – FGV/CPDOC
- A MINERAÇÃO HOJE E A VISÃO DE FUTURO – Cláudia Salles – IBRAM 2013
- FARQUHAR – O ÚLTIMO TITAN – Charles Gauld - Livraria Cultura – 2006
- CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA ECONOMIA DO ESTADO DE MINAS GERAIS – Athos Lemos Rache – Editora José Olímpio – 1957
- OS MAGNATAS – Charles P. Morris – L&PM Editores - 2009
- MACEDO SOARES – Um construtor do nosso tempo – Entrevista a Lúcia Hippólito e Ana Maria Cordeiro de Farias – CPDOC/FGV - 1987